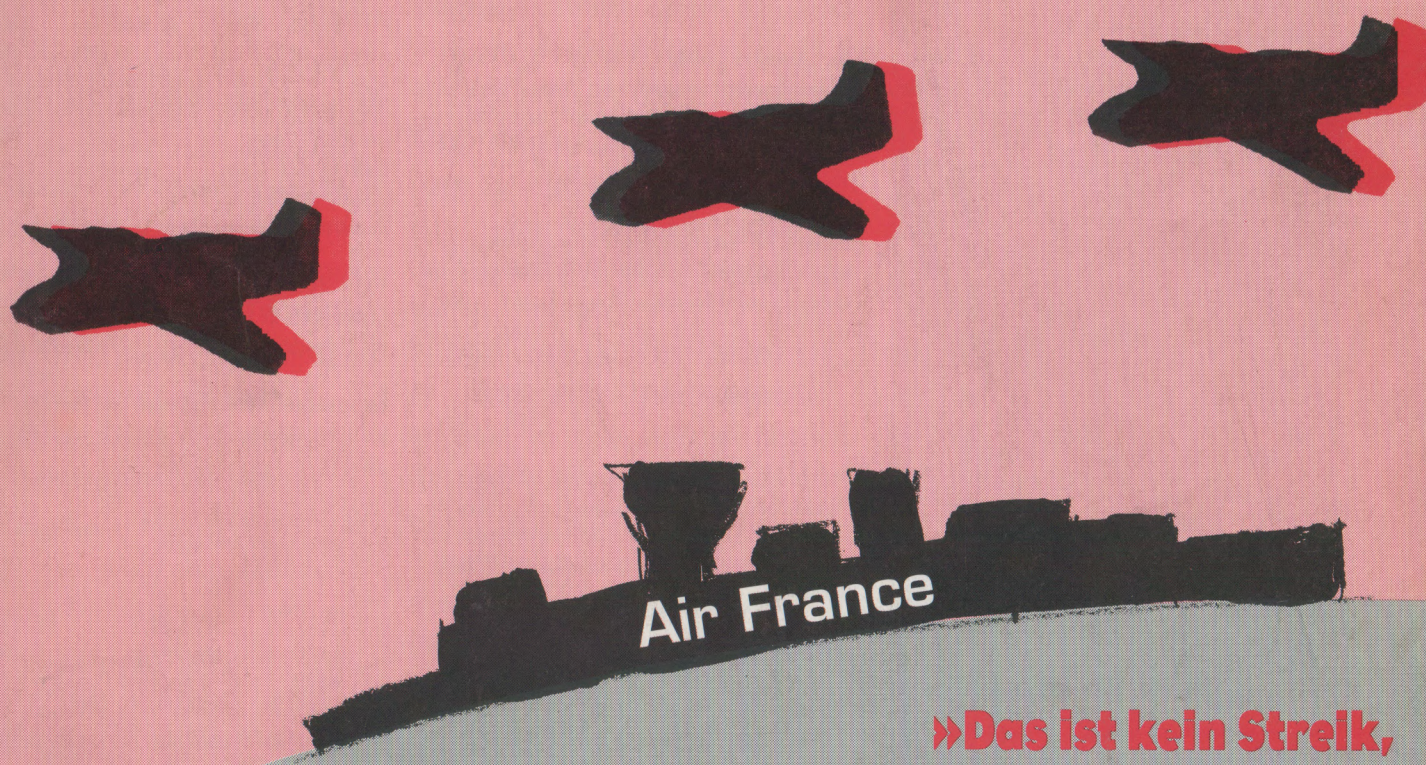
Wildcat

Nr. 63
Dezember '93
5 Mark



»Das ist kein Streik, das ist eine Revolte.«

(Verkehrsminister Bosson)

»Nein, wir haben nicht die Gewehre rausgeholt. Aber ich glaube, was sie hier gespürt haben, war was anderes als ein Streik.«

(Air-France-Arbeiter aus Orly)

Kontaktadressen der Wildcat:

Sisina, Postfach 360 527,
10975 Berlin - 030/6121848

Sisina, Postfach 301 206,
50782 Köln

Wildcat, Postfach 306 325,
20229 Hamburg

Wildcat im Friedensbüro, M2, 15b,
68161 Mannheim

Postlagerkarte 17 26 49 E,
7800 Freiburg

Bezugsbedingungen:

Einzelbestellungen bei der Berliner Adresse nur gegen Vorkasse an

Sisina, Konto 31502-109,
Postgiroamt Berlin (BLZ 100 100 10)
Alle Preise einschließlich Versandkosten

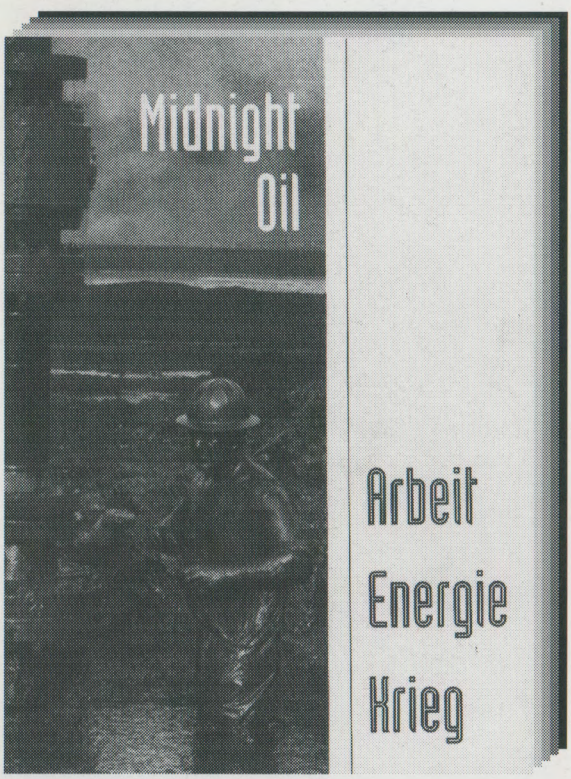
Wichtig: Außer der Überweisung muß unbedingt auch eine schriftliche Bestellung eingehen, da die Postbank oft keine Überweisungsbelege mit der Adresse mehr weiterleitet!

Wildcat: Einzelheft 5 Mark, Abo: 5 Hefte für 20 Mark, Förderabo: 40 Mark

Wir suchen noch WeiterverkäuferInnen, bitte wendet Euch an uns!

V.i.S.d.P. ist P. Müller

Eigentumsvorbehalt
Diese Zeitung ist Eigentum des Absenders. Eine »Zurhabenahme« ist keine Aushändigung im Sinne dieses Vorbehalts. Wird die Zeitung nicht oder nur teilweise ausgehändigt, so sind die nicht ausgehändigten Teile an den Absender zurückzuschicken.



Bücher

TheKla 10 – Zerowork – Politische Materialien aus den USA von 1975 und 1977 zum nordamerikanischen und internationalen Klassenkampf. Übersetzung der beiden Ausgaben der Zeitschrift »Zerowork«, die das Vorläuferprojekt der »Midnight Notes« war (s. TheKla 12, 14 und 17).

288 Seiten, 12 Mark

TheKla 11 – Jobberversuche 1981-88
Jobbergruppen berichten von ihren Versuchen, die Ausbeutung in der Region auf- und anzugreifen, über ihre guten Erfahrungen und ihre Fehler.

132 Seiten, 7 Mark

TheKla 12 – Arbeit, Entropie, Apokalypse
Analysen des *Midnight Notes Collective* zur internationalen Klassensituation und zur Kritik der bürgerlichen Wissenschaft. Im Anhang *Lordstown – Produktive Sabotage*, über Arbeiterkämpfe 1974 am schnellsten Fließband der Welt in Ohio. *148 Seiten, 7 Mark*

TheKla 13 – Klassenkämpfe im Sozialismus
Polen: Arbeiter gegen sozialistische Verwertung; China: Massaker für die Reformen; Frankreich: Interviews mit Krankenschwestern; Klassenkämpfe in England. *152 Seiten, 7 Mark*

TheKla 14 – Ölwechsel – Klassenkampf und »neue Weltordnung«
Texte zum Golfkrieg, Energiesektor und Klassenkampf, Ursprung der Schuldenkrise. Außerdem: Zionismus – Mißgeburt der Arbeiterbewegung. *160 Seiten, 8 Mark*

TheKla 15 – Schichtwechsel: Fiat und die ArbeiterInnen. Die Immigration – der Heiße Herbst – der Waffenstillstand – die 35 Tage. Fiat-ArbeiterInnen erzählen in vielen Interviews die Geschichte ihrer Kämpfe von den 60er Jahren bis 1980. Dazu ein Epilog Ende der 80er, ein Beitrag zu Fiat nach der Umstrukturierung, Flugis von Anfang der 90er.
erweiterte Neuauflage *176 Seiten, 10 Mark*

Fabrikguerilla in Mailand 1980/81:
Geschichte der Kolonne »Walter Alasia« der Roten Brigaden *210 Seiten; 12 Mark*

Sabotage – ArbeiterInnen aus den USA erzählen über ihre Jobs und ihren Kampf dagegen
Thekla 16, 162 Seiten, B4, mit Bildern; 16 Mark

»Die größte und schnellste Massenentlassung in Jahrzehnten. Als ein Ergebnis des Golfkriegs wurden fünf Millionen ArbeiterInnen vertrieben, deportiert, umgebracht oder auf andere Weise von ihren Subsistenzmitteln getrennt. Jemenitische Gärtner, palästinensische LehrerInnen, sudanesische LKW-Fahrer, pakistanische Schweißer, Hausangestellte aus Sri Lanka, LandarbeiterInnen aus Ägypten und KellnerInnen von den Philippinen – sie alle wurden von den Sturmfluten erfaßt, die die Militarisierung und der darauf folgende Einsatz von Streitkräften am Golf verursachten. Diese ArbeiterInnen waren, und sind es immer noch, unentbehrlich für die Ölindustrie im Nahen Osten.« (aus der Einleitung)

Wir hatten in der Broschüre *Golfkrieg und Klassenkampf* und *TheKla 14 / Ölwechsel* Texte des *Midnight Notes Collective /USA* veröffentlicht, deren zentrale These war: es geht beim Golfkrieg nicht um den Sturz der Ba'ath-Partei, sondern darum, alle Regimes der Region gegen ein potentiell aufständisches, multinational zusammengesetztes Proletariat in der gesamten Golfregion zu stützen.

An einem Punkt hatten die Midnight Notes damals unrecht: es kam zum offenen Krieg. An allen anderen Punkten haben sie mit ihrer Analyse recht behalten: das Regime besteht fort, metzelt weiter Aufständische nieder, und die UNO erobert sich Region für Region den »öffentlichen Auftrag«, als bewaffnete Weltpolizei einzugreifen. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen der ArbeiterInnen in der Region haben sich radikal verschlechtert.

Wir haben aus dem 1992 erschienenen Sammelband *Midnight Oil* alle neuen Texte übersetzt: zur aktuellen Klassenzusammensetzung in der Golfregion und in den USA, zum Verhalten der Ölarbeiter in Nigeria gegen die Arbeit.

Die zweite Hälfte des Buchs besteht aus einer gründlich recherchierten Untersuchung zum Irak-Krieg von **Ferruccio Gambino: Migranten im Sturm: Entrechtete Arbeiter und Petrodollars am Persischen Golf.** Sie erschien im Sommer 92 in der neuen italienischen Zeitschrift *altreragioni*. Auch Ferruccio stellt die Hauptleidtragenden des Kriegs: die MigrantInnen und die jugendlichen ProletarierInnen am Golf in den Mittelpunkt. Er geht aber auch auf andere Fragen ein: Die »innerimperialistische Konkurrenz« und die Finanzierung des Krieges, die diplomatische Vorgeschichte, die Rekrutierung der US-Armee und der hochtechnologische Krieg mit seiner »Just-in-Time«-Logistik.

TheKla 17; 176 Seiten, 14 Mark

Wir haben uns entschlossen, ganz schnell ein Heft zu den aktuellen Kämpfen der Arbeiterinnen und Arbeiter in Europa zu machen und damit unsere Heftplanung durcheinandergebracht. Diese Nummer ist dünner als üblich, viel Text mit wenig Bildern, die Analysen bleiben vorläufig. Trotzdem hoffen wir, daß es etwas von dem Optimismus rüberbringt, der uns zu dieser Anstrengung angetrieben hat. Vor etwa sechs Wochen meldeten sich kurz hintereinander ausländische GenossInnen bei uns und sprachen von einer »neuen Epoche«, einem »qualitativen Sprung«, »Verhältnissen wie '68«. Es war vor allem der **Streik bei Air France**, der die Leute in Frankreich und auch uns elektrisierte. In diesem militant geführten Kampf haben sich unter den ArbeiterInnen neue Möglichkeiten der Diskussion und gemeinsamen Aktion entwickelt. Nach dem Streik bei Air France haben ArbeiterInnen in anderen Ländern den Luftraum des Kapitals verunsichert – in den **USA** bei American Airlines, in **Österreich** und in **Portugal**.

Die ArbeiterInnen von Air France haben sich in ihrem Streik gegen das gesamte europäische Projekt der Verschärfung unserer Ausbeutungsbedingungen gerichtet. Und vor allem: Sie haben zunächst einmal gesiegt! Damit haben sie die beschleunigten Privatisierungspläne, die zur Zeit in ganz Europa durchgesetzt werden, in die Krise gebracht. Die schon beschlossene Fusion zwischen Volvo und Renault scheiterte, weil die geplante Privatisierung und Rationalisierung von Renault nach dem Erfolg der ArbeiterInnen bei Air France in Frage gestellt ist. Auch für Bundesbahn und Bundespost tauchen damit dunkle Wolken am Horizont auf.

Seit Bischofferode scheint die Lähmung in den Betrieben auch hierzulande überwunden zu sein. **Unter Tage und über Wasser** umreißt grob die breite der Konflikte, die sich hier entwickelt hat, ohne eine genauere Analyse liefern zu können. Heute kommt es darauf an, daß wir mit diesen Bewegungen in Kontakt treten, daß wir uns nicht in linken Themen wie »Anti-Faschismus« und »Anti-Rassismus« einigeln, sondern auf allen Ebenen mit den sozialen Kämpfen verbinden. Momentan versucht das Kapital mit Modellen wie der **»Vier-Tage-Woche« bei VW** unter Benutzung der gewerkschaftlichen Illusion der Arbeitszeitverkürzung den Bewegungen die Spitze abzubrechen. Das Kapital spielt auf Zeit, denn es muß verhindern, daß sich die Kämpfe immer offensiver über seine Gesetze der Ökonomie und Konkurrenz hinwegsetzen.

Die in dieser Nummer dargestellten Kämpfe in Frankreich, **Italien** und Deutschland stellen nur einen kleinen Ausschnitt aus den vielfältigen Mobilisierungen dar. Es fehlen Berichte über die Streiks in Belgien oder Spanien. Bemerkenswert ist daß in vielen europäischen Ländern die Schüler und Studenten wieder auf die Straßen gehen. Und so könnten wir die Liste fortsetzen ...

1994 – Jetzt geht's los!

Inhalt

Höhenangst und Geschwindigkeitsrausch 2

Der Streik bei Air France 5

Vier Tage die die (Arbeits) Welt verändern? 12

Unter Tage und über Wasser Arbeiterkampf in Deutschland 18

Italien: Staatskrise und soziale Kämpfe 22

East London: Heraus aus dem Ghetto 25

Zuschriften 32

Höhenangst ...

Steht Frankreich vor einem neuen Mai '68? Die rechte Tageszeitung *Le Figaro* sprach Anfang November von einer »vorrevolutionären Situation«. Und von außen betrachtet sieht es sehr massiv und imposant aus, was sich da tut: Am 12. Oktober gab es einen eintägigen Generalstreik bei Post, Luftfahrt und kommunalen Verkehrsgesellschaften gegen die Sparpolitik und Privatisierungspläne der Regierung; einen Tag später begann der Streik in der Frachtabteilung von *Air France* in Roissy; am 14. Oktober streikten die Pariser Drucker gegen den geplanten Arbeitsplatzabbau; am 17.10. demonstrierten über 20 000 IndustriearbeiterInnen in Paris für Maßnahmen gegen die Arbeitslosigkeit. Einen Monat später demonstrierten die StudentInnen. Am 18.11. machten die Belegschaften von 16 öffentlichen Betrieben und verstaatlichten Konzernen in einer gemeinsamen Demo gegen ihren Arbeitgeber, den französischen Staat, mobil. Ein Zusammenschluß von betrieblichen Gewerkschaftsvertretern hatte gegen den Willen der nationalen Gewerkschaftsverbände zu einem Streik gegen die drohende Privatisierung aufgerufen. Im Automobilwerk Chausson, das auch vor der Schließung steht (siehe *Wildcat* 52), kommt es zu ständigen Streiks und harten Zusammenstößen mit den Bullen. Am 23. November demonstrierten bei minus 10 Grad über 30 000 ArbeiterInnen der Gas- und Elektrizitätswerke durch Paris. Einen Tag später griffen lothringische Bergarbeiter den Regionalrat in Metz mit Eisenstangen an und setzten Lager mit Importkohle in Brand ...

Die bürgerliche Presse kommentiert: »In fast allen Unternehmen – von der Eisenbahn bis zu den Rüstungsbetrieben – hat sich das soziale Klima deutlich verschlechtert. Nach Ansicht von Beobachtern wächst die Streikbereitschaft rapide. Dies gelte auch für die Neigung zu brutalen Ausschreitungen. Zudem bestünde die Gefahr einer »großen Koalition aller Unzufriedenen«. Krankenschwestern, Studenten, Bauern, Arbeitslose und selbst Rentner wollten ihre Frustration demonstrieren. Vorbild der Unzufriedenen ist der Arbeitskampf bei der staatlichen Fluggesellschaft *Air France*. Dort haben Gewaltaktionen gegen den Flugverkehr die Regierung veranlaßt, ihren Sanierungsplan mit dem Abbau von 4 000 Arbeitsplätzen zurückzuziehen. Der Aufsichtsrat hatte der Regierung einen Jahresverlust für 1993 von 7 Milliarden Francs, gut 2 Milliarden DM[1], angekündigt. Was bei *Air France* gehe, müsse auch bei uns gehen, predigen Betriebsräte, Gewerkschaftler, Vertrauensleute und Abgeordnete den besorgten Belegschaften in den staatlichen Betrieben.« (FAZ 19.11.93)

Wessen Krise?

In dieser Krise geht es – von beiden Seiten der Barrikade – ganz fundamental um die Haltung zur Arbeit. Dem Kapital geht es nach wie vor um die Lösung seiner Anfang der 70er Jahre sichtbar gewordenen »strukturellen Krise«. Wenn man sich die aktuellen Papiere und Programme der verschiedenen europäischen Regierungen zur Überwindung der Krise ansieht, kann man summarisch feststellen, daß keines der großen Ziele erreicht wurde, mit denen Anfang der 80er Jahre überall neue monetaristische Regierungsmehrheiten an den Start gingen. Allerdings hält man jetzt die Stunde für gekommen, all diese Ziele mit einer ungeheuren Beschleunigung durchzusetzen. In ganz Europa läuft eine Privatisierungswelle; die Einschnitte am Sozialstaat haben wesentlich drastischere Formen angenommen als z.B. noch bei der Diskussion um den Solidarpakt; die Arbeitsmärkte werden wesentlich stärker als bisher prekarisiert. Die weiteren Schritte zur *Europäischen Union* sind Mittel zur Forcierung und Vereinheitlichung dieser Maßnahmen.

Auf der Seite der Klasse sieht das Bild wesentlich differenzierter und in vieler Hinsicht zersplittert aus. Auch wenn der Klassenfeind seine Ziele *insgesamt* nicht erreicht hat, haben doch die vielen, abgestuften Angriffe vielerorts ihre Wirkung hinterlassen: Die einstmals kampfstarken Abteilungen sind stark ausgedünnt oder verlagert worden; Möglichkeiten, mit häufigem Wechsel zwischen Jobs und Arbeitslosigkeit sich ein Stück weit weg vom täglichen und wöchentlichen Arbeitszwang ein Einkommen zu sichern, wurden größtenteils in ihr Gegenteil verkehrt: schlecht bezahlte Maloche in Klitschen oder den Dauerstreß formal selbständiger Arbeit im LKW, am PC, als Sub-Sub-Unternehmer am Bau usw. usf.. Unterhalb dieser Arbeitsmarktsektoren ziehen Staat und Kapital gerade weitere Bereiche von Ausbeutung unter noch mieseren Bedingungen auf: dritte und vierte Arbeitsmärkte für diejenigen, die aus dem Sozialstaat rausgedrängt werden, und für illegale MigrantInnen, die zu ihm keinen Zugang mehr bekommen sollen. Stundenlöhne von ein, zwei Mark für Maloche in der Landwirtschaft, Gastronomie und in Schwitzbuden aller Art werden auch in der BRD in Zukunft dazugehören.

Aber für einen frontalen Zusammenprall reicht das von seiten der Klasse nicht aus. In der Geschichte war gemeinsame oder gleichartige Betroffenheit für sich genommen noch nie eine ausreichende Grundlage für die Verallgemeinerung, d.h. Kollektivität von Kämpfen. Wir müßten also versuchen, anhand der aktuellen Kämpfe drei Punkte zu klären:

Worauf stützen die ArbeiterInnen die Einschätzung ihrer eigenen Stärke? Erstmal fällt unangenehm auf, wie sie sich in ihren Kämpfen gleichzeitig um die Zukunft ihrer Firma sorgen, mitten im Kampf Verbesserungsvorschläge entwickeln. Aber wir sehen auch den Widerspruch, daß das Kapital mitten in einer Phase von Entlassungen sein Bedürfnis nach Arbeiterbeteiligung so offen aussprechen muß, daß es um die Vorschläge der ArbeiterInnen nicht rumkommt – aber offensichtlich nicht mit ihnen einverstanden ist.

Damit stellt sich zweitens die Frage nach den »Themen«, »Zielen«, »Utopien« etc. einer möglichen Verallgemeinerung. Die sozialstaatlich-sozialistische Vision von der glücklichen Arbeit ist zusammengebrochen. Die offizielle Arbeiterbewegung und die staatsfixierte Linke weinen dem hinterher und jammern über den »Utopieverlust« (inzwischen ist auch das Bürgertum in diesen Chor eingefallen, weil es gemerkt hat, daß sein Freiheitsbegriff ohne Utopie als die nackte Gewalt des Marktes erkennbar wird). Aber die Linke hat noch nie Utopien entworfen, sondern konnte nur abschöpfen, was sich in den Klassenkämpfen an Vorstellungen herausbildete. Welche Vorstellungen von einer freien, einer anderen Gesellschaft haben ArbeiterInnen, die den Verwertungsprozeß blockieren, militant und entschlossen die brutalsten Spezialeinheiten der Bullen zurückschlagen – und sich dann in ihrer abendlichen Vollversammlung Gedanken über das rationellere Fortbestehen ihrer Firma machen? Welche neue Art von Gesellschaftlichkeit entsteht in diesen Kämpfen nach einem Jahrzehnt des Individualismus und der Privatisierung?

Wie können also drittens aus den vielen verschiedenen Kämpfen *gemeinsame* Kämpfe werden, die sich aufeinander beziehen? An der Oberfläche erscheinen die »Kämpfe um Arbeit« desillusionierend. Das Auftreten der Kali- oder Kohlearbeiter wirkt bieder und traditionell. Das Elektrisierende an ihnen bleibt ihr scheinbar aussichtsloses Stemmen gegen die Profitlogik. Und damit legen sie immerhin Hand an das Heiligste dieser Gesellschaft: die Ökonomie. Wenn die Stahlarbeiter – sicher aus ureigenstem Interesse – gegen die Kürzung von Arbeitslosengeld auf die Straße gehen, bahnt sich damit eine Koalition zwischen dem Herz der garantierten Arbeit und den Marginalisierten an?

... und Geschwindigkeitsrausch

Wann geht's los?

Aus dieser Koalition könnte ein durchaus explosives Gemisch entstehen:

Wenn aus der immer höheren Arbeitslosigkeit, die nicht mehr als Terrain zum Wegtauchen funktioniert, sondern mit allerlei Kürzungen, Kontrollen, Zwangsarbeiten und zeitlichen Beschränkungen traktiert wird, Initiativen entstehen, die nicht das eigene Elend bejammern und Hilfen vom Sozialstaat einklagen, sondern die direkte Umverteilung des Reichtums angehen (warum nicht mal wieder Demos in die Villenviertel?). Wenn die vielen politischen Gruppen, die auf diesem Feld agieren, aufhören, Sozialarbeiter zu spielen und individuelle Überlebenstips zu verteilen und stattdessen praktische Klassensolidarität organisieren (warum nicht mal Streikposten stehen, wenn die Stahlarbeiter streiken? Den Gewerkschaftsfritzen würde das sicher nicht gefallen!).

Wenn andererseits die Arbeitslosigkeit aufhört, immerwährendes Druckmittel des Kapitals zu sein, und in politische Unruhe umschlägt. Wenn sich die massiv unter Druck geratenen Belegschaften radikalisieren. »Die Arbeitslosigkeit, die bisher dämpfend wirkte, kann leicht zum Aufruhr führen«, kommentierte das der Verband der französischen Metallindustrie. Und dabei scheinen im Moment gerade Arbeiterschichten eine wichtige Rolle zu spielen, die durch ihre Qualifikation bisher vor solchen Angriffen geschützt schienen (in der BRD etwa die Stahlarbeiter, die *DASA*-Arbeiter usw., in Frankreich die staatlichen Beschäftigten). Die aktuellen harten Entlassungen erfassen nun auch ein »Segment« des Arbeitsmarktes, das sich bisher ideologisch zu den zwei oberen »Dritteln« rechnen konnte. Auf dieses Phänomen stützt z.B. KH Roth seine These einer neuen Verallgemeinerungsfähigkeit proletarischer Unruhe (siehe *Wildcat* 62). Und darauf spielt auch die FAZ im obigen Zitat an, wenn sie von einer drohenden »großen Koalition aller Unzufriedenen: Krankenschwestern, Studenten, Bauern, Arbeitslose und selbst Rentner« schreibt.

Dann sind auch revolutionäre Initiativen und Vorstöße einzelner Teile des Proletariats nicht mehr repressiv zu bewältigen, weil sich dann alle ArbeiterInnen damit identifizieren können und mithin alle angegriffen fühlen würden.

Warum *Air France*?

Nicht von ungefähr steht in Frankreich der Kampf der *Air France*-ArbeiterInnen im Mittelpunkt des Angstszenarios von Staat, Unternehmern *und* Gewerkschaften (Mitterand laberte während des Streiks bereits in einer Fernseh-Ansprache an die Nation von einem drohenden »neuen Mai '68«!): Sie haben den (gewerkschaftlich kontrollierten) eintägigen Generalstreik vom 11. Oktober »eigenmächtig« um einen Monat verlängert. Und sie haben in ihrem Streik mit harten Kampfmethoden gezeigt, daß auch das »Unabänderliche«, als das Unternehmer und Regierung (in diesem Fall dasselbe) die harten Sanierungsmaßnahmen hingestellt hatten, geändert werden kann. Damit haben sie sich, ähnlich wie die Bischofferoder Kumpel in der BRD, in den Mittelpunkt einer Klassensituation gestellt, wo alle angegriffen werden. Und wo die Leute es satt haben, daß seit Jahren alle Verschlechterungen mit einer Krise erklärt werden, deren einzige Leidtragende sie selber sind. Viele sind inzwischen so sauer, daß sie nach Auswegen suchen, und zwar nicht mehr nach individuellen, denn die haben sie in den letzten Jahren schon alle durchbuchstabiert. In einer solchen Situation hatten die Bischofferoder alle Sympathien für sich – aber die *Air France*-ArbeiterInnen können zum Funken werden, denn sie haben ihnen eine entscheidende Sache voraus: Sie haben ihren Kampf (zunächst) gewonnen!

Und das hat – für alle sichtbar! – durchaus auch damit was zu tun, daß sie ihren Kampf sehr militant angegangen sind: Sie haben Autobahnzufahrten blockiert, Türen mit Gabelstaplern durchbrochen, die Hauptverwaltung besetzt, mit Demos zur Polizei erreicht, daß die Anklagen gegen während der Aktionen festgenommene Kollegen fallengelassen werden, und: Sie haben das Allerheiligste des Flughafens, die Start- und Landebahnen, besetzt.

Das hat eine Vorgeschichte. Die »Krise« beginnt in Frankreich früher als in der BRD. Im Herbst 1992 hatte es 3 Millionen Arbeitslose gegeben. Allgemein war mit einer wirtschaftlichen Erholung in diesem Jahr gerechnet worden. Aber zum einen ist die Arbeitslosigkeit seit dem Frühjahr weiter angestiegen, zum anderen verhalten sich die Unternehmer sehr aggressiv, erpressen Lohnkürzungen, kündigen rabiat und massenhaft. *Air France* hatte bis vor etwa drei Jahren zu den boomenden Vorzeigebetrieben gehört (Aufkauf von *UTA* und *Air Inter*, Eröffnung neuer Linien, Anschaffung neuer Verkehrsflugzeuge usw.). Ende 90 setzte auch hier die »Krise« ein. Der Golfkrieg (an dem sich Frankreich mit eigenen Truppen beteiligt hat) wurde benutzt, um Personal abzubauen. 1992 gab es einen ersten Umstrukturierungsplan, der hauptsächlich in Frühverrentungen und einigen Verschlechterungen in den Arbeitsbedingungen bestand (unter anderem wurde die 25minütige Mittags-Essenspause gestrichen). Mit Ausnahme der Arbeiter in den Werkstätten haben die Beschäftigten diese Maßnahmen ohne Mucken akzeptiert. Sie hatten also ihren Beitrag geleistet, um aus der Krise herauszukommen. Erst mit der Regierungsübernahme durch die Rechten im Frühjahr 93 wurden unter der Parole »Privatisierung« zum ersten Mal auch die »garantierten« ArbeiterInnen direkt angegriffen.

Und damit kommt eine zweite Vorgeschichte ins Spiel, der Kampf bei *Eastern Airlines*: Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte es weltweit einen beispiellosen Boom im Luftverkehr gegeben, der mit dem breiten Einsatz von Düsenflugzeugen Anfang der 60er Jahre noch einmal gewaltig zunahm. Nach der »Ölkrise« 1973 wurde massiver Kapitaleinsatz zur Beschaffung neuer Flugzeuge notwendig, die weniger Sprit verbrauchen. Seit etwa Mitte der 70er Jahre versuchten zumindest us-amerikanische Airlines, ihre Beschäftigten in Form von Lohnkürzungen an dieser Krise zu beteiligen.

Nun ist es keineswegs so, daß die ArbeiterInnen bei Fluggesellschaften nicht zu kämpfen wüßten. 1966 gab es beispielsweise einen 43tägigen Streik in den USA bei fünf Fluggesellschaften gleichzeitig, womit es damals zum ersten Mal gelang, die Politik der US-Regierung von Lohn- und Preisstopps zu durchbrechen (siehe auch Ende 73 Fluglotsenstreik in der BRD). Eine der ersten Amtshandlungen von Reagan 1981 war, daß er streikende Fluglotsen verhaften und in Handschellen abführen ließ. Eine der spektakulärsten Konfrontationen in den letzten Jahren war der fast zweijährige Streik von über 11 000 ArbeiterInnen des Bodenpersonals bei *Eastern Air Lines (EAL)* 1989 und 1990, der mit dem Konkurs von *EAL* und der Vernichtung aller Arbeitsplätze endete. Diesem Kampf waren zehn Jahre vorausgegangen, in denen die Beschäftigten durch immer weitere Zugeständnisse bei den Löhnen (große Anteile am Lohn wurden einbehalten und in Aktienbesitz umgewandelt) und Arbeitsbedingungen (Einführung von Gruppenarbeit: Rationalisierung) ihren Anteil zur Sanierung des Unternehmens beigesteuert hatten. Die Einführung von Gruppenarbeit war ein Kompromiß zwischen Gewerkschaft und Unternehmensführung gewesen; die Gewerkschaft hatte sich davon mehr Einfluß versprochen (der zudem durch weitgehende Abkommen über Co-Management garantiert wurde). Das Unternehmen benutzte die Gruppenarbeit zur verschärften Rationalisierung und machte darauf-

hin wieder Rekordgewinne, verlangte von den ArbeiterInnen aber immer weitere Konzessionen und schraubte die betriebliche Repression hoch. Als der Unternehmer in den Tarifverhandlungen 1988 weitere Lohnkürzungen in der Größenordnung von 30% sowie die unbeschränkte Erlaubnis zur Auslagerung von Tätigkeiten verlangte, war das Faß voll: In Urabstimmungen sprachen sich fast 100% der Beschäftigten für Streik aus. Der Streik genoß eine breite Unterstützung in der Arbeiterklasse: »Ich erinnere mich daran, daß wir zwei Tage vor Streikbeginn an großen Flughäfen wie New York, Miami oder Atlanta Autokonvois mit jeweils Hunderten von Arbeitern zusammenbekamen, die den Verkehr dort zum Erliegen brachten. Am National Airport in Washington nahmen Beschäftigte des Einzelhandels, der Lebensmittelindustrie, der Telefongesellschaften, der Bauindustrie, des öffentlichen Dienstes, Lehrer und andere Gewerkschaftsmitglieder in etwa 300 Autos daran teil und behinderten den Verkehr für etwa drei oder vier Stunden.«[2] Dieser Kampf führte in vielleicht einmaliger Weise vor Augen, daß jahrelanges Nach-

geben der ArbeiterInnen und breite Kooperation der Gewerkschaften bei der Sanierung letztenendes keine Arbeitsplätze retten. Nach zwei Jahren Streik, in denen sich Unternehmer, Parlament und Bush-Regierung als kompakte Front präsentierten, verfügte der Konkursrichter unter dem Druck der Banken und Gläubiger die Auflösung der *EAL*.

Bei der Internationalität von Arbeit bei Fluggesellschaften kann davon ausgegangen werden, daß die ArbeiterInnen bei *Air France* diesen Kampf sehr genau verfolgt haben. Und sie standen ein, zwei Jahre nach ihrem eigenen Nachgeben vor der Situation, daß nun auch Arbeitsplätze gestrichen werden sollten. Ich denke, ihre prompte Kampfbereitschaft hat sicher etwas damit zu tun, daß sie das Schicksal ihrer us-amerikanischen KollegInnen noch lebhaft vor Augen hatten.

Bei *Air France* gab es zwei »große« Streiks 1968 und 1975; der 1978er Streik blieb auf das Reservierungszentrum in Paris beschränkt. Seither gab es nur noch Abteilungsstreiks. *Air France* ist zwar keine befriedete Gesellschaft ohne Kampftradition à la *IBM*, die ArbeiterInnen dort haben aber auch keine besondere Kampftradition. Sie haben den anderen von der Krisenpolitik Angegriffenen lediglich ein paar Sachen voraus:

* Sie arbeiten in einem sehr großen Unternehmen, das direkt eingebunden ist in weltweite Bewegungen von Menschen und Waren. Das haben sie sehr bewußt ausgenutzt. (Es muß aber auch gesagt werden, daß die räumliche Größe eines Flughafens einen selbstorganisierten Streik sehr schwer macht. Vielleicht wird das im Artikel nicht ganz deutlich, wenn immer mal wieder das Problem angesprochen wird, daß man sich zwar in der Abteilung kennt, aber werksübergreifend auf gewerkschaftliche Strukturen oder gar die Medien angewiesen war: Die Abteilungen eines Flughafens liegen mehrere Kilometer auseinander! Gerade auch deshalb war die Arbeiterkampfform der gemeinsamen Besetzung der Landebahnen so wichtig, weil sich hierin die ArbeiterInnen der verschiedenen Abteilungen unmittelbar zusammentun konnten!)

* Ihre Zusammensetzung aus hochqualifizierten ArbeiterInnen, die unerläßlich für die Wartung der Maschinen waren, und mittelqualifizierten ArbeiterInnen, deren »Community« (auch in ihren häßlichen Gesichtszügen) noch intakt ist, konnten sie optimal umdrehen und für den Erfolg des Kampfes einsetzen: Die Werkstätten waren überall der entschlossenste und radikalste Teil im Kampf. Sie haben auch eine Kampftradition, bei ihnen gibt es praktisch jedes Jahr einen Streik und generell eine große Kampfbereitschaft.

Wie alle anderen Fluggesellschaften steht auch *Air France* in einem gnadenlosen Konkurrenzkampf, der über sinkende Flugpreise und Verdrängung ausgetragen wird. Offensichtlich stand die Regierung unter Handlungszwang, und offensichtlich hielt sie es für möglich, sich an diesem Punkt exemplarisch durchzusetzen. Die Herausnahme der Piloten aus den Umstrukturierungsmaßnahmen hielt sie für die Gewähr, daß sie mit den Reaktionen von Arbeiterseite fertig werden würde.[3] Aber das Gegenteil war der Fall: Die Ankündigung von Massenentlassungen hat den sofortigen Kampf notwendig und möglich gemacht. Und die vielen Beschäftigten, die immer noch an den »Firmengeist« glauben und ihren Kampf eher als Sich-Einbringen in die Diskussion um mögliche Rentabilität sahen, wurden düpiert – und damit politisch neutralisiert – durch das Aussparen der »privilegierten« Piloten, wieder einmal sollte es nur die treffen, denen es sowieso schon am schlechtesten geht.

Im Kampf ganz vorne stand eine neue Generation von wütenden ArbeiterInnen, die etwa 30 Jahre alt und durchschnittlich zehn Jahre im Betrieb sind. Sie haben nicht die vielen Jahre der Niederlagen und Jahrzehnte der täglichen Resignation auf dem Buckel. Ihnen ist klar geworden, daß ihre »Karriere« bei *Air France* eine Sackgasse ist, und für sie ist die (Früh-)Rente keine Perspektive.

Ein weiterer interessanter, wenn auch nicht besonders unerwarteter Punkt am Streik bei *Air France* ist seine Internationalität: unter anderem in Portugal und Österreich haben KollegInnen der *Air France*-Beschäftigten die Signale als Möglichkeit zu eigenen Kämpfen verstanden (dazu siehe die verschiedenen Kästen). Das zeigt auch folgendes Beispiel von Solidarität: Nach einer Woche Streik bei *Air France* fragte das Unternehmen bei anderen Fluggesellschaften an, ob sie *Air France*-Flugzeuge warten könnten. Daraufhin erklärten *Sabena*-ArbeiterInnen in Brüssel, daß sie nicht als Streikbrecher arbeiten würden und sandten ein Solidaritätstelegramm an die Streikenden in Orly.

Während der Produktion dieses Hefts hat sich die Situation in Frankreich weiterentwickelt. Bei *Air France* selbst haben die KüchenarbeiterInnen in Orly am 8. November den Kampf wieder aufgenommen, um ihre 25minütige Mittags-Essenspause zurückzubekommen. Sie haben ihre Büros besetzt und die Eingänge verbarrikadiert. Sie sind bis heute (2.12.) im Streik, die Stimmung ist gut, der Sieg scheint nahe. Heute sind bei *Air Inter* Piloten und Bodenpersonal in den Streik getreten ...

Die Bergarbeiter in Metz haben wesentlich militanter als ihre deutschen Kollegen klar gemacht, daß weiterer Arbeitsplatzabbau mit ihnen nicht zu haben ist: sie konnten während eines 24-stündigen Streiks nur mit einem massiven Bullenaufgebot daran gehindert werden, das Gebäude des Regionalrats in Metz zu stürmen.

In Paris und Bordeaux kam es zu Zusammenstößen mit der Polizei, als SchülerInnen und StudentInnen für ein höheres Budget für Schulen und Universitäten demonstrierten.

Die Regierung weicht zurück, sie hat sowohl ihre Pläne zur Privatisierung von *France Telecom* gestoppt (hier hatten sich 75% am Streik vom 12. Oktober beteiligt) als auch die zur Privatisierung von *EDF* und *GDF* (Strom- und Gasversorgung, sie hatten eine Demo mit 30 000 Leuten in Paris).

---

1 Keine Ahnung, wo die ihre Zahlen herhaben, unser Informant ist sich ganz sicher, daß es 5,5 Mrd. Francs waren.

2 Boy Lüthje/Christoph Scherrer: *Jenseits des Sozialpakts* S. 132. Die Darstellung des Streiks bei *EAL* stützt sich auf ein Kapitel in diesem Buch. Allerdings muß man das (Kampf-)Verhältnis zwischen ArbeiterInnen und Kapital zwischen den Zeilen herauslesen. Das gilt auch für den Rest des Buchs, weil die beiden Autoren als »kritische Gewerkschafter« relativ blind dafür sind, was unterhalb und jenseits der »Tarifpartner« passiert.

3 Im Vergleich dazu ging die Reduzierung der *SNCF*-Beschäftigten von 450 000 1968 auf 200 000 1986 und jetzt 150 000 ohne große Aufstände über die Bühne. Dies lief aber über Vorruhestandsregelungen (mit 55). Im allgemeinen empfinden es die ArbeiterInnen wohl nicht als direkten Angriff, wenn die Personalstärke verringert wird.

Der Streik bei Air France[1]

Die *Air France*-Gruppe in Zahlen

Air France ist eine Firmengruppe, deren Aktienmehrheit in Staatsbesitz ist. Sie besteht aus:

- der *Air France* im engeren Sinn mit 44 000 Personen,
- der *Air Inter* mit 12 000 Personen,
- und den Überbleibseln von *UTA*[2] und ihren Filialen mit 5 000 Personen.

Die Hauptbereiche von *Air France* sind:

- Das Bordpersonal (Piloten und Techniker) mit 3 000 Personen;
- die Flugbegleitung (Stewardessen und Stewards) mit 7 000 Personen;
- das Bodenpersonal mit 34 000 Personen; das sich wiederum folgendermaßen aufteilt:
  - Werkstätten 6 300 (davon ca. 3 000 in Orly und 3 000 in Roissy),
  - Fracht,
  - Towerpersonal,
  - Kundenverkehr (Verkauf, Reservierungen etc.),
  - sowie verschiedene Servicebereiche (Busfahrer, Auskunft, Telekommunikation, Flugvorbereitung etc.)

Die *Air France*-Gruppe hatte 1992 ein Defizit von 3 Mrd. Francs, für 1993 wird ein Defizit von 5,5 Mrd. erwartet, was aber auch damit zusammenhängt, daß sie die Abschreibungsperiode für Neu-Investitionen von 15 auf 2 Jahre verringert haben. *Air Inter* schreibt, genauso wie die vielen Filialen, schwarze Zahlen. Das vorgesehene Defizit beinhaltet bereits Abfindungszahlungen für die vorgesehenen Kündigungen und Neubewertung von Abschreibungen!

Chronologie der Ereignisse vom 12.10. – 10.11.

12.10. Nationaler Generalstreik der TransportarbeiterInnen, zu dem die Gewerkschaften aufgerufen hatten (25 000 TeilnehmerInnen; »kämpferische Stimmung«).

13.10. Der Streik geht bei *Air France* in Roissy in der Frachtabteilung weiter, dann auch bei den Busfahrern auf den Linien, die die Pariser Flughäfen Roissy und Orly mit dem Stadtzentrum verbinden: gegen den *Plan zur wirtschaftlichen Gesundung*, der 4 000 Entlassungen, das Einfrieren der Löhne, die Abschaffung der Prämien und die Aufspaltung in viele kleine Geschäftsbereiche vorsieht.

14.10. Der Streik dehnt sich auf die Frachtabteilung von Orly und auf andere Sektoren (Tower, Werkstätten, Kundenverkehr) aus.

15.10. Die Streikenden der Frachtabteilung von Orly blockieren mit Lastwagen und Fahrzeugen eine Boeing 747 nach China.

16./17.10. (Wochenende) Diskussion über die Fortsetzung der Bewegung.

18.10. Erste Demonstration auf den Start- und Landebahnen von Roissy, 2 000 Menschen blockieren sie am Vormittag.

19.10. Zweite Demonstration in Roissy mit Blockade der Pisten, Verfolgungsjagden mit der Polizei. Streik in der Abteilung für Reservierungen in Paris.

20.10. Dritte Blockade in Roissy (2 000 Beteiligte), entschlossenes, aber nicht extrem brutales Eingreifen der Polizei; die Demonstranten blockieren zuerst den Verkehr und gehen später auf die Pisten zurück. Ein in Richtung der Polizei losgelassenes Pistenfahrzeug verfehlt sein Ziel und trifft den Schleppzug vor einem Flugzeug.

Erste Blockade in Orly (3 000 Beteiligte) ohne Eingreifen der Polizei.

Bosson (Verkehrsminister und in dieser Funktion auch Vorstandsmitglied der *Air France*) erklärt im Radio, der Sanierungsplan sei »unwiderruflich«.

Blockade von Start- und Landebahnen, später auch von Straßen in Toulouse.

21.10. Demo in Roissy, aber ohne Zusammenstöße mit der Polizei. Demo in Orly mit gewalttätigen Auseinandersetzungen mit der Polizei: viele Arbeiter sind bewaffnet und maskiert. Ein Pistenfahrzeug wird gegen den Wasserwerfer der Bullen gefahren. Die Demonstranten strömen auf die Zufahrtsstraßen und blockieren den Verkehr. Baudis, der liberale Bürgermeister von Toulouse, wird von den Streikenden festgesetzt und vor laufenden Fernsehkameras ins Gebet genommen, aber vom Bürgermeister von Orly (*PCF*-Dissident) geschützt.

Nachdem sie die Start- und Landebahnen blockiert haben, besetzen die Streikenden in Toulouse auch die Gleise im Hauptbahnhof.

22.10. Der zweite Tag mit gewalttätigen Auseinandersetzungen in Orly: Pistenfahrzeuge werden gegen die Polizei gefahren und zertrümmern die Fensterscheiben des Süd-Flughafens. Blockade der Pisten und Verfolgungsjagden mit der Polizei auf dem Flughafen.

Am Abend Verhandlungen im Pariser Stadtteil *La Défense* im Verkehrsministerium zwischen den Gewerkschaften und Staatssekretär Beysson: dieser bietet die Rücknahme der Lohnsenkungen an. 200 Streikende aus Roissy verlangen wütend, an den Verhandlungen teilnehmen zu können.

Die Gewerkschaft der Linienpiloten erklärt sich solidarisch mit den Streikenden. Die Gewerkschaften von *Air Inter* und von *Aeroport De Paris*[3] rufen zu einem Aktionstag für den 26.10. auf.

23.10. Die Vorschläge der Regierung werden von den Streikenden zurückgewiesen.

24.10. Die Regierung kündigt die Rücknahme des Plans an. Am Abend tritt Bernard Attali (Direktor von *Air France*) zurück. Live im ersten Fernsehprogramm erklärt Génoves, der Hauptverantworliche der *FO* (Force Ouvrière), den Streik für beendet.

25.10. Der Streik geht trotz eines Flugblatts der *FO* weiter, das zur Wiederaufnahme der Arbeit aufruft. Eine Delegation (aus 3 000 Menschen!) geht in Orly zur Polizei, um die Rücknahme der Anklagen gegen die während der Auseinandersetzungen am 22.10. festgenommenen und später freigelassenen Streikenden zu fordern.

C. Blanc (der frühere Geschäftsführer der Pariser Verkehrsbetriebe) wird zum Nachfolger von Attali ernannt.

26.10. Demonstrationen in Orly und Roissy, gemeinsam von *Air France*, *Air Inter* und *Aeroport de Paris*. 7 000 ziehen über die Pisten in Orly; in Roissy sind es 5 000. Das ist die Siegesfeier, aber für die Mehrheit ist es auch ein bißchen das Begräbnis der Bewegung.

27.10. Der Streik geht weiter, während man auf das Treffen zwischen den Gewerkschaften und der Direktion am 2.11. wartet. Die Arbeit wird teilweise wieder aufgenommen. In den Werkstätten in Orly wird der Chefdelegierte der *FO* aus der Vollversammlung rausgeschmissen, bevor er reden kann.

31.10. Ende des Streiks in den Werkstätten von Orly.

1.11. Ende des Streiks in der Frachtabteilung von Roissy. Demonstration zum Firmensitz in Paris. 50 Personen besetzen die Gewerkschaftsbüros mit Transparenten.

2.11. Ergebnisloses Treffen zwischen der Direktion und den Gewerkschaften. Am Nachmittag demonstrieren 700 Personen, die nicht zu den zentralen Gewerkschaften gehören, vor dem Firmensitz, um die Bewegung fortzusetzen.

8.11. Das Küchenpersonal bei Air France in Orly geht erneut in den Streik gegen Privatisierungspläne ihrer Abteilung; außerdem wollen sie ihre zusätzliche 25minütige Essenspause wieder haben.

10.11. Streik bei *Air Inter*. Der Versuch, die Pisten in Orly zu blockieren, wird von der Polizei verhindert.

Kurzer Trip nach Orly

Am Dienstag, den 26. Oktober bin ich mit einigen Genossen zu den Kollegen von *Air France* gefahren. Wir schließen uns der beeindruckenden Menge an, die bald darauf die Startbahn überflutet. Plötzlich hebt ein Flugzeug ab. An der Spitze rennen einige Demonstranten los. Etwa 30 Streikende mit gepolsterten Parkas, die ihre Gesichter unter Kapuzen und Schals versteckt haben, lösen sich aus der Menge und gehen in kleinen Grüppchen auf die Pisten; eine Granathülse dient als Ball und lockert den Spaziergang auf. Ein Streikender hat »Arbeiterrache« auf seinen Rücken geschrieben. Alle amüsieren sich. Als mich jemand fragt, sage ich, daß ich nicht bei *Air France* arbeite, sondern einen Tag Urlaub genommen habe, um die Bewegung zu unterstützen. Dankesbekundungen. Die Diskussion wird durch die Ankunft einer pakistanischen 747 unterbrochen, die ihre Nase auf den Anfang der Startbahn richtet, bereit zum Abheben. Ein höllischer Sprint beginnt, um sie einzuholen, bevor sie zu schnell ist. Eine Rauchbombe wird vor das Flugzeug geworfen. Der Pilot verlangsamt, hält an, stellt schließlich unter Siegesgeheul den Motor ab. Die Bullen sind nirgends zu sehen. Die Journalisten kommen hinzu, vollgepackt mit Kameras. Alle klettern mit maskierten Gesichtern auf die Räder des Vogels und machen das Siegeszeichen. Den Journalisten wird geraten: »Erzählt, daß die Gewerkschaften den Streik zerschlagen wollen. Sie sind gekauft. Wir brauchen keine Gewerkschaften.« Gerade in dem Moment kommt ein Gruppe Gewerkschaftler hinzu. Der Ton wird schärfer. Ein *CGT*-Bürokrat: »Macht eure Tücher weg, wir sprechen mit offenem Gesicht!« »Arschkriecher, Gekaufte!« Jeder aus der Gruppe von Demonstranten ist bald darauf von einigen Breitschultrigen umstellt, die ihnen erklären: »Ihr seid 30, aber 3 000 *CRS* [Spezialbullen, Bereitschaftspolizei] haben nur auf so was gewartet. Schließt euch lieber den Kollegen an und entscheidet demokratisch über den Fortgang der Bewegung.« Nach einer halben Stunde wird die Belagerung aufgehoben. Die Gruppe schließt zur Menge auf, die am Flughafenterminal vorbeizieht und sich, zusehends kleiner werdend, in Richtung der Lagerhäuser bewegt, die einige Kilometer entfernt sind. Langsam wird uns kalt. Es ist Zeit für einen Imbiß. In der Ferne läßt die pakistanische 747 wieder ihre Motoren aufheulen.

Ein frischer Wind

Unterhaltung mit drei Streikenden der Air France am 7. November

Das erste, was mich am Streik überrascht hat, war seine Popularität. Ich glaube, daß er deshalb so populär war, weil es nicht nur ein Streik war, sondern, wie Bosson sich ausgedrückt hat, auch eine »Revolte«, die über die Verteidigung von Einzelinteressen hinausging. Es war ein Symbol für die Menschen. Wie habt ihr diesen Streik erlebt?

P. (Werkstätten Orly): Das war keine Revolte. Eine Revolte ist was anderes. Ein Bürgerkrieg, das wäre für mich eine Revolte.

M. (Verwaltungsabteilung/»Reservierungen« in Paris): Nein, wir haben nicht zu den Gewehren gegriffen. Aber ich glaube, was die Medien und die Politiker in diesem Streik gespürt haben, war was anderes als ein Streik. Sonst wären sie nicht so schnell zusammengebrochen.

A. (Telekommunikationsabteilung in Orly): Es war eine Ahnung von Revolte. Schließlich haben es die Leute das allererste Mal in der Geschichte von *Air France* gewagt, auf das Allerheiligste, die Pisten zu gehen. Nicht einmal im Mai 68 haben sie das gemacht! Auch im großen Streik 1975, von dem mir die älteren KollegInnen erzählt haben, waren die Leute zu keinem Zeitpunkt auf den Pisten. Das war es, was an eine Revolte erinnert hat. Trotzdem hat bisher noch niemand zum Gewehr gegriffen, obwohl...

M.: Die Gewerkschaften waren ziemlich überlastet, zumindest auf den Flughäfen. Ich glaube, für Bosson bedeutet ein Streik, daß er mit Verantwortlichen diskutieren und über Zahlen sprechen kann. Aber diesmal hatten die Leute überhaupt keinen Bock auf Verhandlungen.

P.: Wir haben eine Schwelle überschritten. Wir sind auf die andere Seite gegangen. Die Frachtabteilung blockiert, alles blockiert. So was hatte ich noch nie gesehen. Damit hatten sie wirklich nicht gerechnet.

A.: Die ausländischen Flugzeuge können nicht mehr landen, und dadurch störst du den weltweiten Flugverkehr. Auch deswegen mußten sie so schnell einen Rückzieher machen.

Wie erklärt ihr euch den massiven Charakter des Streiks?

A.: In meiner Abteilung haben 70 Prozent gestreikt, normalerweise sind das vielleicht 5 Prozent, wenn überhaupt! Wir haben die Büros besetzt. Man muß dazu sagen, daß sie vom *Plan zur wirtschaftlichen Gesundung* direkt betroffen waren.

P.: Bei uns in den Werkstätten war es genauso. Überall gibt es Sub-Unternehmer. Die Firmen machen die Preise kaputt, um Marktanteile zu kriegen. Aber die Maloche ist ekelhaft.

M.: Die Chefs der Subunternehmer-Firmen sind oft Kumpel von *Air France*-Bossen.

P.: Das ist alles eine Mafia. Sie wollen die

Dienstleistungen verscheuern, die das meiste einbringen, und die Scheiße bleibt da.
A.: Man privatisiert die profitablen Sektoren, damit ein Unternehmer auf dem Rücken des öffentlichen Dienstes abkassieren kann.
P.: Der Rückkauf der *UTA* ist ein Skandal. Die *UTA* wurden zum Zwei- bis Dreifachen ihres Preises zurückgekauft.
A.: Der Eigentümer war Seydoux, ein enger Freund von Mitterand.

Wie entstand die Idee, die Pisten zu besetzen?
P.: In einer allgemeinen Aufstandsstimmung. In der Euphorie war es das, was alle wollten. Die Vorstellung war, uns durch eine Besetzung Geltung zu verschaffen. Die Gewerkschaften waren überfordert. Wenn 4-500 Menschen auf eine Vollversammlung kommen und nicht allzu genervt und motiviert sind, dann schaffst du es vielleicht noch, sie unter Kontrolle zu halten. Aber wenn 2-3 000 Personen sagen: Was geht uns die Scheiße an, wir wollen die Pisten besetzen, dann unterstützen die Gewerkschaften das. Zumindest bis zu dem Moment, wo es ihnen aus dem Ruder läuft.

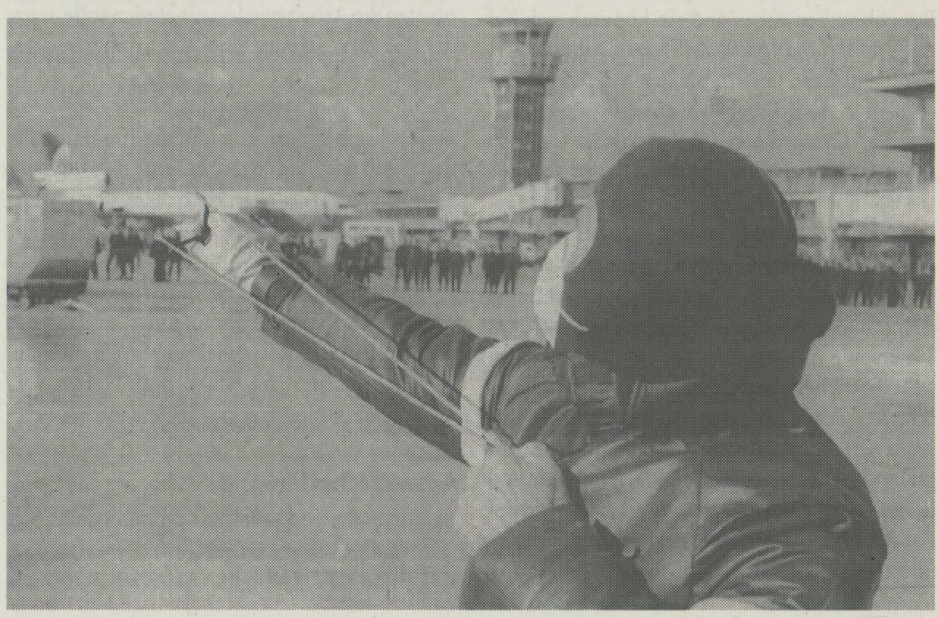
Wann war dieser Moment?
P.: Als es zum Zoff mit den *CRS*-Bullen kam. (*Gelächter*)

Kannst du nochmal kurz die Entwicklung bei der Pistenblockade schildern?
P.: Die ersten beiden Tage ist das ohne Probleme abgelaufen. Sie hatten nicht damit gerechnet. Am dritten Tag kamen dann die *CRS* [Spezialbullen, Bereitschaftspolizei]. Man wußte, daß sie kommen würden, aber wir fühlten uns so stark, daß die *CRS* keinen Stich machen würden. Die haben Granaten geschmissen, und das ist dann ausgeartet. Donnerstags wurden dann Leute verwundet, das hat man auch im Fernsehen gesehen. Aber am Freitag haben die *CRS* dann was aufs Maul gekriegt. Ich habe gesehen, wie sie eingedeckt wurden, ich hätte nicht an ihrem Platz sein wollen. Und im Fernsehen hat man von keinem einzigen Verwundeten gesprochen. Das war genial! Die Leute fuhren mit den Pistenfahrzeugen in die Bullen rein, und die Bullen hauten ab.
A.: Bei uns haben die Gewerkschaften die Sachen organisiert. Die Werkstätten haben uns auf die Pisten geschleppt. (*Gelächter*) Zu Beginn haben die Journalisten das gezeigt, was die Geschäftsleitung wollte, und dafür haben sie was aufs Maul gekriegt.
P.: Wir haben auch Journalisten gesehen, die im Fernsehen übertriebenes Zeug erzählt haben. Ich kann dir sagen, als die am Tag darauf hier hereingeschneit sind! - Danach haben sie aber ihren Stil geändert, weil sie kurz davor gewesen waren, gelyncht zu werden. Ich habe gesehen, wie welche aus den Werkstätten rausgeschmissen wurden. Als sie dann merkten, daß die öffentliche Meinung auf unserer Seite war, sind sie dem gefolgt.
A.: Donnerstags haben wir die Jungs von den Werkstätten ankommen sehen. Das war eine außerordentlich kompakte Gruppe, die den *CRS* entgegenging. Die Typen waren maskiert, und die ersten fünf Reihen waren mit Baseballschlägern und all so Sachen ausgerüstet. Am Tag danach hatten sie ihren Parka, Gasmasken, Zwillen und Kohlensäureschaum-Löscher gegen die Granaten. Die Jungs haben ein Pistenfahrzeug auf die Bullen gefahren und einige Mollies geworfen.

Hat der Streik die Beziehungen unter euch verändert?
P.: Ja klar! Leute, die sich vorher nicht kannten, haben sich getroffen, wir haben alle miteinander diskutiert. Wenn du nichts tust, bist du eine Larve. Aber Vorsicht, du gehst nicht aus Spaß hin!
A.: Ich war schon am 74er Streik bei der Post beteiligt. Aber diesmal gab es einen grundlegenden Unterschied. Leute aus der Verwaltung haben sich mit den Arbeitern aus den Werkstätten zusammengetan. Es gab einen anderen Blickwinkel, eine andere Komplizenschaft.

Und dienstags?
P.: Am Dienstag, den 26., das war ein Spaziergang. Es waren enorm viel Leute da, aber das war eine Herde Schafe. Die Demoroute war komplett von den Gewerkschaften vorgegeben. Wir waren nicht dort, um Statisten zu spielen. Wir waren gekommen, um die Pisten zu besetzen, mit der ganzen Masse von Leuten, um denen damit wirklich einen schweren Schlag zu versetzen. Wir waren nicht gekommen, um nur mal so spazieren zu gehen.
M.: Da es keine Organisation gab, können diejenigen, die organisiert sind, wie die Gewerkschaften, in solchen Momenten, wo die Leute von überall her kommen und sich untereinander nicht kennen, die Leute mitnehmen, wohin sie wollen.
P.: Sie haben uns kaltgestellt, wie kläglich!
M.: Entweder weißt du, daß es Leute gibt, die dich manipulieren wollen. Oder du denkst nicht an so was, und sie können mit dir machen, was sie wollen. Die Gewerkschaften waren schlau genug, sich nicht mit den Streikenden anzulegen. Sie haben gefolgt und gehorcht. Aber in dem Moment, wo es ein Bedürfnis nach Organisation gab, haben sich die Leute benutzen lassen.
P.: Die Bullen wollten den Zusammenstoß vermeiden. Es gab ein Abkommen zwischen den Gewerkschaften und den Bullen. Die Gewerkschaften wurden mit allen möglichen Beschimpfungen überschüttet, und ich kann dir sagen, daß die Jungs bei uns es bis hier satt haben, und daß das nicht durchgegangen ist. Die Leute hatten mit etwas anderem gerechnet.
M.: Es ist ätzend, daß es uns nicht gelingt, an den Punkt zu kommen, uns ohne die Gewerkschaften zu organisieren.
A.: Die Anlagen sind halt riesig, und die Abteilungen haben alle ganz unterschiedliche Schichtzeiten.

Was für eine Bilanz zieht ihr aus dem Streik?
P.: Es ist noch unklar, was jetzt geschehen wird. Wenn Blanc den Plan wiederaufnimmt, wird es wieder losgehen und härter werden. Wenn es nach mir gegangen wäre, bzw. waren wir uns darüber in den Werkstätten ziemlich einig, hätte die Arbeit auf keinen Fall wieder aufgenommen werden sollen – zumindest solange es keine schriftlichen Abkommen darüber gibt, daß der Plan zurückgenommen ist. Du kannst verhandeln, wenn du kämpfst, aber wenn du die Arbeit wiederaufgenommen hast, kannst du das nicht mehr. Da verarschst du dich nur selber. Es wird auf alle Fälle wieder losgehen. Wann, weiß ich nicht!
A.: Das ist ein kleiner Sieg, weil sie offiziell angekündigt haben, daß der Plan zurückgezogen wird. Aber es war ein rein defensiver Streik. In keinem Augenblick haben wir uns überlegt, die Unternehmer anzugreifen.



Die Popularität des Streiks und die (zukünftigen) Gegenmaßnahmen der Regierung

Die Bewegung war ungeheuer populär, nicht nur bei den Lohnabhängigen im gesamten Luftverkehrsbereich, sondern auch bei anderen, sogar bei den »Konsumenten«: Das Fernsehen hat nicht ein einziges Interview mit einem Reisenden gezeigt, der sich über den Streik beklagt hätte. Im Gegenteil haben mehrere Leute erklärt, daß sie die Streikenden verstehen und unterstützen. Während der zweiten Streikwoche in Roissy brachten Bauern von der *Coordination Rurale*[4] Unterstützung und Lebensmittel nach Roissy. In den Augen der Bevölkerung ist die Benutzung eines Flugzeugs eine Sache der »Reichen«, und es ist immer nett, wenn ein Streik die Reichen trifft. Das ist bei Streiks in der Metro oder bei der Bahn nicht der Fall.

Die Popularität stieg noch weiter, als die Regierung einen Rückzieher machte, nachdem sie noch am 20.10. den Sanierungsplan als »unwiderruflich« bezeichnet hatte; und sie erreichte ihren Höhepunkt, als Attali zurücktrat. Zum ersten Mal konnte das Unwiderrufliche, das Schicksalhafte gestoppt werden. Noch kann niemand ermessen, welchen Einfluß das in den kommenden Monaten auf das Bewußtsein von Millionen von ArbeiterInnen haben wird. Die Regierung ist in Verruf gekommen, aber die Rücknahme des Plans hat gezeigt, daß sie sehr wohl erkannt hat, was mit der Ausweitung des Konflikts gedroht hätte; deshalb setzte sie lieber auf das innere Zerwürfnis statt auf eine Verschärfung des Konflikts.

Angst bekommen hat die Regierung, als sie die starke Entschlossenheit bei den Zusammenstößen mit der Polizei erkannte, zunächst bei der Blockade in Roissy, dann in Orly und in Toulouse. Viele Demonstranten in Orly (besonders die Arbeiter aus den Werkstätten) waren maskiert und mit Helm gekommen, bewaffnet mit Baseballschlägern, Steinschleudern, Rauchbomben usw., und sie konnten sich auf die Unterstützung anderer Demonstranten verlassen; genauso bei der Blockade der Zufahrtsstraßen zu den Flughäfen an allen Tagen und bei den Demonstrationen nach den Vollversammlungen.

Daß nun der Sanierer C. Blanc zum Geschäftsführer ernannt wurde, ist aber der eindeutige Beweis dafür, daß ein Angriff vorbereitet wird, sobald die Tage der Angst während des Streiks vorbei sind. Blanc hat von 1989 bis 1992 seine Fähigkeiten bei den Pariser Verkehrsbetrieben gezeigt, bevor ihn die sozialistische Regierung entlassen hat, weil er das Streikrecht einschränken wollte. Das Ziel ist das Abgraben der materiellen Grundlage, die die Arbeiter, besonders die in den Werkstätten, in der Produktion haben: eine strategische Position und technische Qualifikation (und Solidarität und gesunde Reflexe sowieso: Die Typen in den Werkstätten sind die einzigen, die sich gegen die neuen Arbeitszeiten gewehrt und die Stechuhren zerstört hatten):

– *Verlagerung (Air France* hat Verträge gemacht, nach denen die Arbeiten, die in den Werkstätten von Toulouse gemacht werden, an Subunternehmer in der Tschechischen Republik vergeben werden; das sieht nach Schließung des Werks in Toulouse aus).

– *Kooperation mit anderen Firmen* (z.B. *Sabena*/Belgien), um eine Mindestunterstützung im Streikfall sicherzustellen.

– *Unterverträge* an den einzelnen Standorten (Beschäftigung von Zeitarbeitern) oder Verlagerung.

Medien

Zu Beginn des Streiks hat die Geschäftsleitung von *Air France* die Streikenden als Privilegierte dargestellt. Aber selbst die Medien mußten einsehen, daß das für die Mehrheit gar nicht stimmt. Am Anfang hatten sie die Märchen der Direktion verbraten, aber nachdem ihnen von den Streikenden die Meinung gegeigt worden war, stellten sie den Streik dann auf ehrliche Weise dar.

Die Fernsehsender, vor allem *FR3*[5], haben über den Streik korrekt berichtet: Interviews mit Streikenden, die in der Gewerkschaft sind, und solchen, die nicht drin sind, Filmberichte über die Zusammenstöße mit Großaufnahmen von der Polizeigewalt. Aber dabei wird die Rolle der Medien noch viel heimtückischer: viele Streikende sind durch die Fernsehaufnahmen für die Polizei erkennbar, auch wenn sie maskiert sind, und bei den Diskussionen am 25.10., ob man die Arbeit wiederaufnehmen solle, wurden Großaufnahmen über die Streitereien gesendet.

Die Zeitung *Libération* hat über den Streik täglich korrekt berichtet und die Stimmung bei den Vollversammlungen in langen Interviews ziemlich gut wiedergegeben. Sie scheint entdeckt zu haben, daß es sympathische Prolos gibt.

Im allgemeinen haben die Streikenden die Medien nach dem Mißtrauen der ersten Tage als Mittel betrachtet, das ihrem Streik nützlich sein könnte, und sie haben ihre Treffen und Vollversammlungen weit für sie geöffnet.

Gewerkschaften

Unter »Gewerkschaften« verstehe ich im folgenden die drei nationalen Gewerkschaften *FO*, *CGT* und *CFDT*, es gibt zusätzlich noch viele Berufsgewerkschaften der Piloten, Mechaniker usw.. *FO* war bis zum letzten Streik die stärkste Gewerkschaft bei *Air France* und in Roissy (dieser Betriebsteil ist das Schaufenster des Unternehmens; ein Großteil des Personals wurde sorgfältig ausgewählt. Orly gilt im Gegensatz dazu als alter Betriebsteil). Die *CGT*[6] ist immer noch die stärkste Kraft bei den gewerblichen Arbeitern und in Orly. Die *CFDT* hatte nach 1968 die Unzufriedenheit aufgefangen; ihr waren viele Linke beigetreten. Seitdem sie 1981 wieder »zur Mitte« gerückt ist und viele Linke ausgeschlossen hat, sind ihre Kräfte zusammengeschmolzen (in den Werkstätten von Roissy z.B. erhält sie bei den Wahlen nur 2 Prozent). In den letzten zehn Jahren wurden die Vorstände der drei Gewerkschaften zu Verhandlungschampions. Immer kamen Siege heraus: mehr Arbeit für weniger Lohn, zwei Entlassungspläne und Aktionstage ohne Perspektive.

Die Gewerkschaften haben den Streik anfänglich unterstützt, weil dies ein gutes Mittel war, um der Direktion zu zeigen, daß sie auf die Gewerkschaft angewiesen ist, um die Herde wieder einzufangen. Angesichts der Breite der Bewegung haben sie dann den Ton gemildert und das Niveau der Auseinandersetzung korrigiert: *Force Ouvrière* spielte die Bremse, die *CGT* drängte auf Fortsetzung. Vor der Ankündigung der Rücknahme des Plans haben *FO* und *CGT* zur Wiederaufnahme der Arbeit aufgerufen, damit die Delegiertenwahlen stattfinden könnten! Sonntagabend, den 24.10. konnte man nach der Ankündigung über die Rücknahme des Plans den Chef der *FO* Génoves im Fernsehen den Sieg feiern sehen, indem er das Ende des Streiks erklärte. Am darauffolgenden Tag sagten ihm die Streikenden in den Vollversammlungen »arschlecken« und streikten weiter. Am Mittwoch, den 27.10. schmissen die Streikenden in den Werkstätten von Orly den Chefdelegierten der *FO* aus der Vollversammlung, bevor er das Wort ergreifen konnte. In den Arbeiterbereichen (Werkstätten usw.) zerrissen viele *FO*-Mitglieder ihre Gewerkschaftsbücher, als sie die Arbeit wiederaufnahmen.

Die *CGT* spielt eine hinterhältigere Rolle und hat ihre Verhaltensweisen angepaßt: In den Versammlungen weisen ihre Delegierten besonders auf die Rolle der Basis und der Nichtmitglieder hin und stellen sich als treue Vertreter der Streikenden dar. In Roissy gibt es in den Werkstätten den *CGT*-Delegierten Bousquet[7], der jeden Redebeitrag mit Gelaber über die direkte Demokratie beginnt. Insgesamt scheint die *CGT* begriffen zu haben (seit dem Streik der Eisenbahner 1986, in dem nicht-gewerkschaftliche *Koordinationen* entstanden sind), daß sie ihre Sprache anpassen muß, wenn sie nicht ganz verschwinden will. In den Versammlungen beginnen jetzt die Beiträge der *CGT*-Delegierten mit den Worten: »Ich bin Delegierter der *CGT*, ich habe meine Vorstellungen darüber, wie die

Bewegung weitergehen muß, aber ich bin hier, um euch zuzuhören und eure Vorstellungen zurückzuvermitteln, denn das ist eine demokratische Basisbewegung...«

Insgesamt haben viele Arbeiter (besonders in den Werkstätten von Orly, die eine lange Kampftradition haben) die Gewerkschaften als ihre Feinde erkannt (oft konnte man Sprüche hören wie »die Gewerkschaften verarschen uns«, »die Gewerkschaften stinken zum Himmel«, »was gehen uns diese Säcke an«), auch wenn sie sie die Versammlungen organisieren und die legalen Aktionen vorschlagen ließen (mit den illegalen Aktionen kamen sie ganz gut alleine zurecht). Am Freitag, den 22.10., waren mehrere hundert Streikende beim Verkehrsministerium und verlangten wütend, an den Verhandlungen mit den Gewerkschaften beteiligt zu werden.

Die Gewerkschaften beriefen die Versammlungen ein, doch die Arbeiter bestimmten die Kampfformen. Aber an der Basis sind die Gewerkschaften nicht verschwunden: In den Werkstätten spielen die Basisdelegierten der *CGT* oder der *FO* (und sogar der *CFDT*) die Rolle eines Shop steward, der von seinen Kollegen kontrolliert wird. Das sind zwar noch keine Räte, aber auch nicht mehr die bloße Gefolgschaft.

In einigen Sektoren (z.B. in den Kundenverkehr-Abteilungen) hat der Streik sogar zu einem Zustrom zu den Gewerkschaften, einschließlich der *FO*, geführt.

Die Gewerkschaften haben die Bewegung nicht sofort gebremst, zum einen wegen der Einigkeit der Streikenden, aber zum andern, weil sich viele Delegierte und Aktivisten (bewußt oder weil sie Druck von der Basis kriegten) geweigert haben, die Bewegung zu bremsen: Im Gegenteil, sie wollten sich ihr anschließen.

Organisation

Der Streik war zwar massiv, doch braucht man nicht zu glauben, die Lohnabhängigen seien ganztags im Streik gewesen. In den Werkstätten von Orly z.B. wurde nur drei Stunden und 50 Minuten am Tag gestreikt. Aber da es zwei Schichten gibt, reichte das aus, um alles lahmzulegen und noch die Hälfte des Lohns zu kassieren.

Die Gesamtheit der Streikenden war nicht bewußt gewerkschaftsfeindlich, doch sie schafften es praktisch, die Gewerkschaften zu umgehen. Während der heißen Woche wurden die von den Gewerkschaften in den Werkstätten von Orly einberufenen morgendlichen Versammlungen schnell durch die Forderung »Auf die Pisten« beendet. Das ermöglichte es, daß sich alle Streikenden, egal in welcher Abteilung sie arbeiteten, zu einem konkreten Zweck (Blockade der Pisten oder Zufahrtsstraßen) trafen und Diskussionen außerhalb der Gewerkschaftskanäle führten.

Im Gegensatz dazu konnte die Siegesdemonstration vom 26.10. (mit 7 000 Demonstranten die größte, die in Orly jemals stattfand) von den Gewerkschaften leichter unter Kontrolle gebracht werden. Die Streikenden diskutierten lieber an ihren Arbeitsplätzen, dort, wo man sich kannte, als daß sie große Vollversammlungen organisierten.

Grenzen und neue Möglichkeiten

Bevor wir auf die Grenzen der Bewegung zu sprechen kommen, wollen wir auf einen sehr positiven Punkt hinweisen: die Öffnung gegenüber Leuten von außen. Bei der Siegesdemonstration am 26.10. in Orly wurden nicht nur unsere Flugblätter gewürdigt, sondern die Streikenden freuten sich, daß Leute von außen kamen, um sie zu unterstützen. Grenzen hatte der Streik vor allem in seinen Inhalten und in seinen organisatorischen Formen.

Bei der großen Mehrheit der Streikenden gibt es nach wie vor eine Verbundenheit mit *Air France* und den Willen, sich an der Durchführung der Reform und der Modernisierung zu beteiligen; die »KundenbetreuerInnen« (Qualitätsanstecker, Personalisierung der Arbeit usw.) sorgen sich sogar um ihre öffentliche Dienstleistung. Das alles erleichtert die Ziele der Gewerkschaften sehr: sich die Anerkennung bei der Direktion zu verschaffen, man sei unerläßlich für den guten Gang des Unternehmens und die Bewältigung der Krise.

Einige Leute, und das ist die größte Gruppe, glauben immer noch, ihr Schicksal sei mit dem des Unternehmens verbunden, daß es da gemeinsame Interessen gäbe, und daß die Lohnabhängigen jedenfalls das ihre zur Wirtschaftsführung, zu den Reformen und zur Modernisierung zu sagen hätten. Sie möchten verstanden und anerkannt werden, und menschlichere Verhältnisse an den Arbeitsplätzen haben.

Die Identifikation der Lohnabhängigen mit dem Unternehmen, der »Firmen-Nationalismus«, ist die Hauptbremse für künftige Entwicklungen, denn sie schließt ein, daß die Beschäftigten ihre Arbeitsgeräte, die Produktionsmittel respektieren.

Niemand macht sich Illusionen über die künftigen Planungen, viele wissen und sagen es auch: Bei der ersten Gelegenheit werden wir wieder kämpfen müssen, sogar noch gewalttätiger; aber gleichzeitig scheinen andere, und oft auch dieselben, die eigene Stärke mehr zu fürchten als den leicht errungenen »Sieg«. Bei einer Diskussion sagte ein Arbeiter aus dem Bereich Tower, daß es leider nötig war, die Pisten zu blockieren, um sich Gehör zu verschaffen, andererseits verteidigte er dieselbe gewalttätige Aktion als seine eigene. Die sehr hierarchische, wenn nicht sogar militärische Organisation bei *Air France* und die zahlreichen Leitungsangestellten, die von ihren Vorrechten eingenommen sind, erklären vielleicht dieses Bedürfnis nach gesellschaftlicher Anerkennung bei den Streikenden. Eine solch massive Bewegung ist zunächst Ausdruck davon, daß man sich über die Bauernrolle bewußt wird, die man Tag für Tag spielt. Sie stellt nicht sofort das gesamte Spiel in Frage, sondern fordert Anerkennung (die Streikenden drückten oft ihre Wut darüber aus, daß sie von der Direktion noch nicht einmal nach ihrer Meinung zum Sanierungsplan gefragt worden waren).

Die zweite Beschränkung ist, daß die Streikenden keine Formen von Organisierung entwickelt haben, die in der Lage waren, die Gewerkschaften zu umgehen oder sich ihnen entgegenzustellen. Damit behielten die Gewerkschaften das Monopol beim Organisieren von Initiativen und Reden. Die Streikenden blieben hier Konsumenten des Streiks.

Trotzdem bedeutet dieser Streik viel frischen Wind in der aktuellen Situation, sowohl für die bei *Air France* als auch für den Rest der Gesellschaft. Wie wir es in unserem Flugblatt [Nr. 3] gesagt haben: »Wir haben wieder angefangen, miteinander zu reden, uns kennenzulernen, den Bleimantel der Langeweile und der täglichen Resignation zu lüften.«

Die Zukunft

Zwar wurde die Arbeit wiederaufgenommen (was die »selbstmörderischen« Tendenzen verhinderte, daß eine zusammengeschrumpfte, kleine Minderheit bis zum Schluß weitermacht), aber solch eine Atmosphäre hat es noch nie gegeben: Selbst bei den Angestellten im Kundenverkehr halten die Vorgesetzten ihren Mund, die Lohnabhängigen haben sich kennengelernt und wissen sich zu schätzen und sich Respekt zu verschaffen. Was die Werkstätten in Orly angeht, so ist bei der Großen Inspektion[8] die Arbeit nicht wirklich effektiv: bei der kleinsten Gelegenheit bilden sich Versammlungen, um über die letzten Gerüchte zu diskutieren

Wie sieht die Zukunft der Bewegung aus (unabhängig von den Reformplänen von Blanc)?

Im Augenblick findet ein kollektiver Prozeß von Bewußtwerdung statt (nicht gleichförmig, sondern unterschiedlich in den verschiedenen Abteilungen) über die immensen Möglichkeiten, die es gibt, aber auch über die riesigen Hindernisse, die zu überwinden sind: Wie kann völlig auf die Gewerkschaften (oder auf andere »Organe an der Basis«, die dieselbe Rolle ausfüllen könnten) verzichtet werden? Was bedeutet die Weigerung, darauf zu verzichten, seine Angelegenheiten in die eigenen Hände zu nehmen, rausgehen über die Schranken der Firma. Die wichtigste »Eroberung« des Streiks ist das Vertrauen zu sich selbst, auf die eigene kollektive Kraft, das die Streikenden gewonnen haben.

NICHTS IST VON EWIGKEIT

Alle wollen die Bewegung begraben: Regierung, Gewerkschaften, Medien. Alle umgarnen uns, um uns besser einzuschläfern. Auch wenn die Arbeit wieder aufgenommen wurde und nur einige Unbeugsame bis zum 2. November weitergemacht haben, ist unsere Bewegung nicht tot, die in zehn Tagen nicht nur den Plan und Attali bei *Air France*, sondern auch Jahre des Rückzugs und der Resignation in Frankreich weggefegt hat. Die Besetzung der Hauptverwaltung, die Demonstrationen, das Mißtrauen gegenüber Blanc, die Nichtbezahlung der Streiktage, die noch nicht erfüllten Forderungen und vor allem die neuen Pläne, die in Vorbereitung sind (*Usine Nouvelle* – dt. »Neue Fabrik« – die Wochenzeitung der Chefetage, unterbreitete am 28.10. zynisch, daß die Zahl der Beschäftigten zurückgeschraubt werden muß), sind Grund genug, sich nicht einschläfern zu lassen. Der Feind glaubt, eine Atempause erwirkt zu haben, um unsere Mobilisierung besser zu unterlaufen – es liegt an uns, ihm zu zeigen, daß er sich täuscht. Aber deshalb müssen wir daraus ein paar Lehren ziehen, denn nichts ist von Ewigkeit.

Die Gewerkschaften haben in diesem Streik gezeigt, daß es ihnen ausschließlich darum ging, die Bewegung in ihre Richtung zu lenken (d.h. daß sie als gute Wachhunde für die Direktion funktionierten), auch wenn sie uns unterstützten, solange wir nicht zu weit gingen. Manche haben sich dabei blaue Flecken geholt wie die *FO*, die deutlich als Streikbrecher auftrat: am 24.10., direkt nach dem Rücktritt Attalis, konnte man auf *TF1* die Hauptverantwortlichen der *FO* mit Genoves an der Spitze sehen, wie sie »den Sieg feierten« und das Ende des Streiks verkündeten, natürlich ohne uns vorher gefragt zu haben! Wir haben in den Vollversammlungen dann rübergebracht, was wir davon hielten!

Die *CGT* betreibt ein subtileres Spiel und unterstützt die Bewegung. Aber denken wir an die früheren Kämpfe: sie lassen uns in dem Moment fallen, wo wir zu weit gehen. Delegierte und Militante der Gewerkschaften, einschließlich der *FO*, sind natürlich an den Kämpfen beteiligt, aber als einfache Arbeiter, deren Interessen sich nicht von den unseren unterscheiden, und nicht als Vertreter eines Apparats, dem es nur darum geht, die Krise zu verwalten. Denn die Gewerkschaften existieren nur, weil sie von unserer Passivität zehren können, der unkontrollierten Delegierung eigener Interessen, sogar in einer großen Bewegungen wie dieser.

Unser Mißtrauen ihnen gegenüber, unser Wille, uns von ihnen zu lösen, haben genügt, um effektive Kampfformen durchzusetzen: die Blockade der Pisten, die Weigerung, die Demonstrationen offiziell aufzulösen, die zahlreichen Delegationen, bspw. um die Rücknahme der Anklage gegen die Genossen zu fordern, die nach den Zusammenstößen festgenommen worden waren, oder um Druck auf die Gewerkschaftsdelegationen in *La Défense* auszuüben. Aber auf die Gewerkschaften Druck auszuüben, heißt auch, ihnen noch eine Nützlichkeit zuzugestehen, die sie nicht mal mehr für die Verhandlungen haben. Man kann es nicht oft genug wiederholen: die Verhandlungen sollen öffentlich, vor allen stattfinden, die Diskussionen sollen direkt übertragen werden, ohne Manipulation. Wir haben den Gewerkschaften ebenso das Monopol der Einberufung der Vollversammlungen und mancher Initiativen überlassen. Wir brauchen sie nicht, um Vollversammlungen einzuberufen, über den Sinn des Kampfs nachzudenken und uns mit den notwendigen Mitteln auszustatten.

Auch wenn die täglichen Demonstrationen es ermöglichten, sich berufsübergreifend zusammenzuschließen, an einem horizontalen Netz zu stricken, zu verstehen, daß wir die gleichen Interessen haben, nicht nur bei *Air France*, sondern überall; auch wenn zum ersten Mal seit 1968 eine Bewegung wirklich gemeinsam war und überall auch so empfunden wurde, so haben wir sie dennoch nicht frei gewählt: Es war der Feind, der uns in der gemeinsamen Ablehnung seines Plans zusammenbrachte, nicht wir haben es ihm aufgezwungen.

In der Werkstatt oder in der Abteilung konnten wir den Streik kontrollieren, weil wir uns kannten, aber nicht im ganzen Werk oder werksübergreifend. Das überläßt denen das Feld, die uns spalten wollen, uns bremsen, indem sie in Orly erzählen, in Roissy hätten sie die Arbeit wiederaufgenommen und umgekehrt. Es ist nicht einfach, neue Strukturen aufzubauen, ohne dabei auf die gewerkschaftlichen Kanäle und Medien zurückzugreifen, aber es ist eine entscheidende Frage für die kommenden Bewegungen. Wissen ist Macht, und Falschinformationen können in bestimmten Momenten eine Bewegung demoralisieren.

Die Bewegung war dermaßen schnell, daß sie den Feind überraschte, aber es wird sie in dieser Form kein zweites Mal geben: Sie sind schon dabei, die Waffen zu schmieden, um uns besser in die Enge zu treiben und zu spalten. 21 große Firmenchefs, unter ihnen der widerliche Suard, lassen sich ihre Sorge um das Streikrecht im öffentlichen Dienst eine Werbeseite im *Figaro* kosten: nicht aus Lust und Laune, sondern um einem neuen Arsenal an Repressionsmitteln den Boden zu bereiten.

Wir vertrauen auf uns, auf unsere kollektive Kraft, aber dieses Vertrauen darf uns nicht blind machen: Beim nächsten Mal, wenn sich der Konflikt in die Länge zieht und zuspitzt, werden nicht alle bis zum Letzten gehen. Die Direktion wird alle Unterschiede und Spaltungen unter den Streikenden ausschlachten. Eine pessimistische Vision? Leider ist sie realistisch. Ohne weiter auf das Bordpersonal einzugehen, das der Bewegung passiv ferngeblieben ist: Am Ende des Streiks haben doch manche die Arbeit schneller wieder aufgenommen als andere, nicht unbedingt, weil es ihnen an Mut oder an Geld fehlt, sondern weil die spezifischen Interessen kurzzeitig wieder die Oberhand gewannen. Alle haben bestätigt, daß die Blockade der Pisten und die Zusammenstöße mit der Polizei viel zum Sieg der Bewegung beigetragen haben. Am Ende aber haben dann einige gesagt, man sei zu weit gegangen, man solle mehr auf den guten Ruf der Fluggesellschaft achten. Andere wiederum, die daran beteiligt waren, erschraken angesichts ihrer eigenen Macht. Es geht nicht darum, sich von diesen Genossen zu trennen, sondern darum, zu verstehen, warum es weiterhin solche Verhaltensweisen gibt.

Manche, sie sind die größte Gruppe, denken noch immer, daß unser Schicksal mit dem der Firma verknüpft ist, daß wir gemeinsame Interessen mit ihnen haben und daß wir auf alle Fälle ein Wort mitzureden haben bei der Geschäftsführung, den Reformen und der Modernisierung. Sie würden gerne gehört und anerkannt werden und menschlichere Verhältnisse am Arbeitsplatz aufbauen.

Verständliche Gefühle in einer Gesellschaft, die jedem nur das »Recht« zugesteht, eine Ware zu sein, die andere Waren kauft, sein Leben zu vergeuden, indem man es verdient – in der Arbeit oder in der Arbeitslosigkeit.

Verständliche Gefühle, aber gefährliche Illusionen: es gibt keine Gemeinsamkeit und nichts zu verhandeln zwischen Wolf und Schafen; wer das glaubt, läßt sich bei der erstbesten Gelegenheit das Fell über die Ohren ziehen.

Der Kapitalismus ist in der Krise, nicht nur bei *Air France*, sondern in der ganzen Welt, und von uns wird nur eines erwartet: ihn weiterhin zu ertragen und das Maul zu halten unter den traditionellen Chefs – bei den modernen Chefs sollen wir sogar selbst entscheiden, wer von uns ausgeliefert wird.

Wir haben unter diese bescheuerte Logik einen Schlußstrich gezogen, aber nur einen vorübergehenden Schlußstrich. Wir haben ein Beispiel gegeben und gezeigt, daß das, was noch am Vorabend als »unwiderruflich« galt, bereits am nächsten Tag ohne Bedeutung sein kann. Wir haben den anderen und uns selbst die einzigartige Macht vorgeführt, die in uns steckt. Daraus haben wir noch nicht alle Konsequenzen gezogen. Eins jedoch ist sicher: nichts ist von Ewigkeit.

Die Meuterer auf der Bounty – 10.11.93

Anmerkungen zu Air France:

1 Der Artikel wurde in seinen Hauptteilen von denselben Leuten geschrieben, die auch das am Ende abgedruckte Flugblatt gemacht und verteilt haben: Eine Gruppe von Leuten, innerhalb und außerhalb der *Air France* in Orly und Paris. Andere Teile haben wir aus mehreren Briefen zusammengestellt, die uns dieselben Leute jeweils aktuell geschickt haben. Wieder andere Teile haben wir aus mehreren Berichten von einzelnen Pariser GenossInnen. Deshalb wird manchmal in erster, manchmal in dritter Person geschrieben.

2 *Union des Transports Aeriens*, eine private französische Fluggesellschaft; sie betrieb die "ex-kolonialen" Fluglinien nach Afrika, Vietnam und in den pazifischen Raum. 1990 wurde sie von *Air France* (unter Attali) aufgekauft.

3 Halbstaatliche Firma zum Unterhalt und zur Wartung der beiden Pariser Flughäfen Roissy und Orly: Wartung der Start- und Landebahnen und der Flughafengebäude, Reinigung, Busservice zwischen den Terminals usw.; einige tausend Beschäftigte.

4 Dt.: Ländliche Koordination; eine Art Basisgewerkschaft, die in der 1992er Bauernbewegung außerhalb der offiziellen Bauerngewerkschaften (*FNSEA*, die größte und rechtsgerichtet, die linksgerichtete *CNIA* und der stalinistischen *MODEF*) entstanden ist. In ihr haben sich sowohl Groß- wie Kleinbauern organisiert. Eine Gruppe von Bauern aus der Normandie brachte eine lebende Kuh und eine Riesenmenge Fleisch und Gemüse zu den Streikposten in Roissy. Einer dieser Bauern sagte im Fernsehen: »Der Kampf bei *Air France* ist derselbe wie unserer, denn er geht gegen die Reichen, die den Arbeitern ihre Produktion wegnehmen.«

5 *France Région 3*, das staatliche Dritte Programm. Es ist nicht besonders linksgerichtet, aber hier sind sehr viele linke Journalisten untergekommen, die nach Streiks aus den ersten beiden, ebenfalls staatlichen, Fernsehanstalten rausgeflogen waren.

6 Confédération Générale du Travail, kommunistisch, das heißt stalinistisch, traditionell die größte französische Gewerkschaft, die aber seit 1980 massive Mitgleiderverluste hat: 1968 hatte sie zwei Millionen, 1992 kaum noch 400 000 Mitglieder. Für lange Zeit hatte die *CGT* die Rolle gespielt, den ArbeiterInnen gegenüber die radikaleren Reden (als *CFDT* und *FO*) zu halten und für die Unternehmer die sichere, letzte Wand gegen Basisbewegungen und wilde Streiks zu sein. Unter den französischen Kapitalisten läuft aber angesichts des schwindenden Einflusses der *CGT* seit einigen Jahren eine Diskussion, ob man sie überhaupt noch zur Kontrolle der Basisbewegung braucht, eine Fähigkeit, die sie zuletzt 1986 im Eisenbahnerstreik bewiesen hatte. Deshalb ging es für die *CGT* beim *Air-France*-Streik sehr stark darum, den ArbeiterInnen gegenüber durch radikale, basisdemokratische Reden ihren Einfluß zu behalten oder sogar zu vergrößern und sich gleichzeitig den Bossen gegenüber (wieder) als die einzige Kraft zu profilieren, die solche Basisbewegungen unter Kontrolle bringen kann.

7 Bei gesellschaftlichen Bewegungen müssen die Medien immer einen als "den" Führer hinstellen. Und so wie es zum Beispiel beim LKW-Fahrer-Streik "Tarzan" war, war es diesmal Bousquet, ein Aktivist der *LCR* (Ligue Communiste Révolutionaire, trotzkistische Gruppe), der in dieser, öffentlich bekannten, Doppelmitgliedschaft am besten die Taktik der *CGT* von der »gewerkschaftlichen und nicht-gewerkschaftlichen Basisbewegung« verkörperte und auch vertrat.

8 Es gibt grob drei verschiedene Levels von Wartungsarbeiten an einem Flugzeug. Das "niedrigste" Level sind mögliche Reparaturen unmittelbar vor dem Start, nachdem der Pilot die Maschine gecheckt hat. Das ist ein mieser Job, weil alles in großem zeitlichen Stress gemacht werden muß. Das zweite Level ist die Reparatur auf der Erde, aber ohne das Flugzeug dabei zu zerlegen. Beim dritten Level, der "Großen Inspektion", werden die Flugzeuge komplett zerlegt und repariert. Hier gibt es noch große Poren im Arbeitsprozeß.

Handkuß bei Austrian Airlines?

Vom 28. bis 31. Oktober 1993 streikte das Flugpersonal der Austrian Airlines (AUA). Rund 1200 Piloten und FlugbegleiterInnen hatten am Freitagabend nahezu einstimmig für einen unbefristeten Streik votiert und daraufhin die Arbeit verweigert. Mit Erfolg: Alle Flüge waren ausgebucht und 2000 Passagiere saßen vor dem langen Allerheiligen-Wochenende fest. Die Streikenden wollten die Arbeit erst nach dem Rücktritt des Vorstands wieder aufnehmen.

Die teilprivatisierte AUA befindet sich in den roten Zahlen und hatte sich verschiedene Varianten ausgedacht, die Krise zu bewältigen: Kooperation mit der Lufthansa und Lufthansa-Partner Lauda-Air oder Aufgehen der AUA im »Projekt Alcazar« (mit KLM = holländische Fluglinie, Swissair, SAS = skandinavische Fluglinie).

Das paßte dem Bordpersonal überhaupt nicht. Es gab schon konkrete Pläne und Zahlen zur Reduzierung des Bordpersonals von Seiten der Geschäftsleitung: Um 150-300 MitarbeiterInnen sollte das fliegende Personal, um 500 die Belegschaft insgesamt »abgebaut« werden. Die Geschäftsleitung war auf ein Sparpaket, das die Beschäftigten unter der Bedingung der Beibehaltung der wirtschaftlichen und rechtlichen Eigenständigkeit des Unternehmens vorgeschlagen hatten, nicht eingegangen.

So war eine zentrale Forderung der Streikenden die Abberufung der Geschäftsführung, da sie die Belegschaft nicht über den Stand der Verhandlungen informiert hatten und somit »kein Vertrauensverhältnis mehr gegeben war«. Laut Presse war dann der letztliche Auslöser zum Streik die geplante Entlassung einiger verdienter »Fliegergrößen«.

Der Streik kostete das Unternehmen viel Geld (30 Millionen Schilling), es konnte aber - mit Hilfe von Streikbrechern wie der Fluggesellschaft des oben schon erwähnten berüchtigten Ex-Rennfahrers (Lauda-Air) und anderer schon am Samstag ein »Notprogramm« fliegen, das den Streik – nach Einschätzung des Betriebsrates – unterlaufen hat. Am zweiten Kampftag konnten bereits 90% der Europaflüge wieder geflogen werden. Die FliegerInnen hatten einen entscheidenden Fehler gemacht: Sie hatten sich nicht darum gekümmert, ob ihre KollegInnen von Bordpersonal und Verwaltung ähnliche Probleme haben, und hatten nicht versucht, gemeinsam zu kämpfen. Daher wandte sich das Bodenpersonal sogar mit Plakaten gegen den Streik. So konnten sie u.a. deshalb den Streik mit aktiven Maßnahmen wie Rollbahn besetzen, Flugzeuge am Starten hindern, Lahmlegen des Abfertigens von Passagieren etc. nicht eskalieren!

Die Gewerkschaft ÖGB hatte schon vorher über Maßnahmen gesprochen und dem Streik zugestimmt, zeigte sich dann aber überrascht, als die Flugzeuge stillstanden. Die einzelnen Betriebsteile haben alle eigene Betriebsräte, die sich unterschiedlich verhielten. Der Betriebsrat-Angestellte und -Bord einer Tochter der AUA hatten sich z.B. vom Streik distanziert, mit Hilfe des Betriebsrates-Angestellte wurde sichergestellt, daß der Bodendienst funktionierte.

In der Presse gab es kaum Zustimmung zum Streik: Es wurde auf die hohen Gehälter der Piloten hingewiesen - von den Gehältern des übrigen Bordpersonals, die nicht so hoch sind, war kaum die Rede (es wurden auch fast nur Piloten interviewt). Ein Pilot verdient im Schnitt 100.000 Schilling, Flugbegleiter zwischen 15.000 und 30.000 Schilling im Monat (ÖS zu DM = 7:1). Außerdem sollen sich die Passagiere sehr ungehalten und unsolidarisch verhalten haben – im Gegensatz zum Beispiel zu Frankreich.

In den Verhandlungen mit Geschäftsführung, Politikern als Vermittler und Gewerkschaft wird dem Betriebsrat zugesichert, daß sie in Zukunft mehr Mitsprachemöglichkeiten bekommen werden, eine vage Zusage. Der Vorstand tritt nicht zurück. Das Verhandlungsergebnis wurde nach vier Tagen Streik angenommen. Die Spaltung der Belegschaft dürfte andauern. Der Betriebsrat-Boden kann sich vorstellen, daß bei den zu erwartenden Einsparungsmaßnahmen v.a. das - besser verdienende - Bordpersonal »zum Handkuß kommen« wird.

Die Verhandlungen über »Projekt Alcazar« sind mittlerweile gescheitert – wegen des Streiks? – und es liegen noch keine Informationen über weitere Verhandlungen, z.B. mit der Lufthansa, vor.

Lufthansa, AUA und Lauda-Air:

Lauda-Air wurde in den 80er Jahren von Lauda als AG gegründet (eingestiegen ist er mit sog. »Bumsbombern«, d.h. Charterflüge nach Fernost), die Beschäftigten arbeiten dort unter viel schlechteren Bedingungen als unter der AUA: niedrigere Löhne, höherer Arbeitsdruck. Die Tickets sind billiger, die Maschinen gefährlicher (Flugzeugabsturz bei Bangkok, bei dem alle Insassen starben). Finanziell beteiligt an Lauda-Air ist u.a. die Lufthansa. Lauda hat der AUA den Vorschlag gemacht, sich an der Lauda-Air zu beteiligen, um die Verhandlungsposition gegenüber der Lufthansa zu stärken. Dies würde eine weitere Verschlechterung der Bedingungen für die Beschäftigten bedeuten. Die Größe der Kuchenteile wird also erst noch bestimmt.

American Airlines:
FlugbegleiterInnen legen die größte Fluglinie der Welt lahm

Am Donnerstag, dem 18. November 1993 traten morgens um sechs Uhr die gut 21 000 FlugbegleiterInnen bei *American Airlines*, der größten Fluggesellschaft der Welt, in einen auf elf Tage angelegten Streik, der auch über das *Thanksgiving*-Wochenende gehen sollte, in den USA die verkehrsreichste Woche überhaupt.

Auslöser waren die Tarifverhandlungen: *AAL* wollte die Lohnkosten von 5 Milliarden Dollar pro Jahr durch Rationalisierungen und direkte Lohnsenkungen um 20 Prozent kürzen und hatte einen Sechsjahresvertrag mit einer Erhöhung von 7,5 Prozent jetzt und nochmal 3 Prozent in vier Jahren angeboten. Vor allem sollte der neue Vertrag aber die *work rules* verschlechtern: So sollten die FlugbegleiterInnen auch die Reinigung der Kabinen übernehmen und außerdem jeden vierten Monat in »Reserve«, d.h. eine Rufbereitschaft bei reduziertem Lohn eingeteilt werden.

Die Bezahlung der FlugbegleiterInnen hat sich in zehn Jahren »Deregulierung« massiv verschlechtert. *AAL* war ein Vorreiter dabei. Sie führten 1983 als erste die »gespaltene Lohnskala« ein: Neueingestellte müssen jahrelang zu einem eingefrorenen »B-Lohn« arbeiten, bevor sie in die »A-Skala« aufsteigen. Inzwischen haben alle großen US-Fluglinien dieses Lohnsystem übernommen. Der Einstiegslohn bei *AAL* beträgt heute 14 000 Dollar im Jahr (ca. 24 000 DM); über die Hälfte der Beschäftigten verdient unter 20 000 Dollar (ca. 34 000 DM). Auch die Zusammensetzung hat sich geändert: Zwar sind immer noch die meisten FlugbegleiterInnen Frauen, aber viele Neueingestellte sind EinwandererInnen aus Trikontländern oder Angehörige von Minderheiten. Arbeitsunfälle sind an der Tagesordnung. Eine Streikende: »Einige Flugbegleiterinnen hier sagen, sie werden alles verlieren, aber es ist ihnen egal.«

Schon am zweiten Streiktag erschienen in 31 Städten der USA Stellenanzeigen in den Zeitungen. 5000 FlugbegleiterInnen sollten nach den elf Tagen Streik rausgeschmissen und ersetzt werden. Das Verkehrsministerium unterstützte das, indem das vorgeschriebene Sicherheitstraining von 19 auf 10 Tage verkürzt wurde.

Obwohl die anderen *AAL*-Beschäftigten wie Piloten und Bodenpersonal sich nicht am Streik beteiligten, hatte er massive Auswirkungen. Fünf Tage lang wurde *AAL* praktisch lahmgelegt: Schon am zweiten Tag flogen 600 Flüge leer, und 100 Flüge wurden gestrichen. Insgesamt fielen fast zwei Drittel der Flüge aus. Der Streik kostete *AAL* nach unterschiedlichen Angaben zwischen 15 und 50 Millionen Dollar am Tag. An den Flughäfen in den ganzen USA steckten die Passagiere fest, denn weder *AAL* noch die staatlichen Behörden informierten sie korrekt. Trotzdem gab es fast nur Sympathie für den Streik. Konkret bezogen sich auch andere ArbeiterInnen auf die FlugbegleiterInnen bei *AAL*: In Boston zogen am 19. November Beschäftigte des Betankungsunternehmens *Signature Flight Support* (Monopolist auf 41 US-Flughäfen), nachdem ihre Blockade des Flughafentunnels während der Rush Hour gegen Lohnkürzungen von den Bullen abgeräumt worden war, zu den Streikposten der *AAL*-FlugbegleiterInnen. Auch die Flughafenfeuerwehr in Boston und die Lehrer in Brockton bei Boston befanden sich zu dieser Zeit im Ausstand. Die Beschäftigten von *United Airlines* kündigten aus Solidarität mit den KollegInnen bei *AAL* für den 22. November »Dienst nach Vorschrift« an. (*UAL* hatte Anfang November Lohnsenkungen bei den Beschäftigten der Bordküchen durchgesetzt, nachdem sie mit der Auslagerung an eine Drittfirma gedroht hatten. Die ArbeiterInnen hatten mit Verbitterung und Sabotageakten reagiert.)

Da griff am 22. November Präsident Clinton ein, um zu vermitteln - was sehr ungewöhnlich ist: Reagan hatte 1981 fast als erste Amtshandlung geholfen, den Streik der Fluglotsen zu zerschlagen. Bush hatte sich 1989/ 90 beim fast zweijährigen Streik des Bodenpersonals von *Eastern Airlines* strikt geweigert, zu vermitteln, obwohl *EAL* nach diesem Arbeitskampf bankrott war. Clinton »überredete« *AAL*, die Verhandlungen einer staatlichen Schlichtungskommission zu übergeben, was die Firma vor dem Streik kategorisch abgelehnt hatte. Von Gewerkschaftskreisen bis zur *Business Week* wird allerdings vermutet, daß *AAL* inzwischen nach einem Ausweg ohne Gesichtsverlust suchte, weil sie von der Stärke der Streikenden und der allgemeinen Sympathie für den Streik völlig überrascht war.

Die ArbeiterInnen feierten Clintons Intervention als Sieg. Sie erwarten sich zwar nicht viel vom »neutralen« Schlichterspruch, aber die amerikanischen Fluggesellschaften haben schon Angst vor den anstehenden Verhandlungen. Wie ein Gewerkschafter bei *UAL* meint: »Wenn die Flugbegleiterinnen das mit *American* machen können, stellen Sie sich vor, was Piloten oder Techniker mit *United* machen können.« Was den US-Unternehmern aber noch mehr Kopfschmerzen bereitet, ist die Rückkehr der Politik in die Lohnverhandlungen und das damit verbundene Eingeständnis, daß es eine Arbeiterklasse gibt, die sich als solche bewegt und mit der sich das Gesamtkapital politisch konfrontieren muß. Der US-Arbeitsminister sagte, die Regierung habe die Beziehungen zwischen ArbeiterInnen und Geschäftsführung verbessern wollen. Aber wie die *Business Week* meint, hat sie damit schon *»an einem kritischen Scheideweg das Machtgleichgewicht in der Luftfahrtbranche verschoben«.*

Nervenkrieg bei der portugiesischen Fluggesellschaft TAP

Auch in Portugal bereiten sich die ArbeiterInnen der staatlichen Fluggesellschaft TAP auf den Kampf vor. Das frühere Prestige-Unternehmen mit guten Löhnen, will 2 000 von 10 000 Arbeitsplätzen streichen. Beschäftigte mit hohen Fehlzeiten wurden schon aufgefordert, »einvernehmlich« zu kündigen, so will man schon vor der Reform 1 000 Arbeitsplätze einsparen.

Wie alle kleinen Fluggesellschaften ist die TAP durch die Liberalisierung des Luftverkehrs unter Druck geraten. Die Preise für die Tickets auf den internationalen Strecken sind in den letzten Jahren z.T. auf ein Drittel gesunken. Infolge dieses Dumpings gehen viele Gesellschaften kaputt, Konzentrationsprozeß, nur wenige starke Airlines bleiben übrig. Die ArbeiterInnen zahlten mit Reduzierung der Arbeitsplätze, Lohnabschlägen, Erhöhung der Arbeitsrhythmen ... Auch die TAP ist in diesen Wirbelsturm miteinbezogen.

Die Regierung hat auf administrativem Weg die Betriebsvereinbarung (Acordo de empresa) abgeschafft und ein »Ersatzregime« eingeführt, das kaum angegriffen wurde. Es ist eine Art ziviler Beschlagnahmung von Dienstleistungen... Es gab keine Lohnerhöhungen mehr, die Arbeitsbelastung gesteigert, die Arbeitszeiten flexibilisiert, Beförderungen blockiert, erreichte Vergünstigungen wurden aufgekündigt.

Den in den letzten Jahren neu gegründeten Fluggesellschaften geht es schlecht. Bei der 1990 gegründeteten Portugália hat es seither keine Lohnerhöhungen gegeben, Air Atlantis, Sul und LAR haben zugemacht. Zur Stabilisierung der Situation werden 100 Mio. Contos gebraucht, von denen man noch nicht weiß, wo sie herkommen sollen.

Für die Rettung der TAP werden 300 Mio. Contos veranschlagt. Eine Lösungsstrategie ist die Kooperation mit europäischen oder amerikanischen Gesellschaften. Die andere ist die Aufteilung der TAP, um die gewinnträchtigen Bereiche wie die Werkstätten zu privatisieren.

Die ArbeiterInnen haben Willen zum Widerstand bewiesen. Als kein Lohn gezahlt wurden, haben sie die Landebahn besetzt; die Vollversammlungen waren gut besucht. Trotzdem tendieren einige Gewerkschaften dazu, eine Übereinkunft zu akzeptieren, was ausgezeichnet in die Regierungspläne passen würde, denn die TAP spielt eine wichtige Rolle im Sozialpakt, den Cavaco Silva 1994 verabschieden möchte. Gegen dieses Harakiri der Gewerkschaften wird nur ein gut organisierter Arbeiterwiderstand etwas für die ArbeiterInnen rausholen können.

(nach Informationen aus Politica operária Nr. 41, Sept./Okt. 1993)

Vier Tage, die die (Arbeits) Welt verändern?

So oder So!

Seitdem der neue Personalchef von VW Ende Oktober die Einführung der Vier-Tage-Woche als Alternative zu Massenentlassungen vorgeschlagen hat, wird diese Idee überall aufgegriffen und diskutiert. Von den Unternehmern und den Gewerkschaften, von Linken und Grünen, überall in Europa und auch in den USA – dem Land aus dem diese Idee stammt und wo sie in der Krise Anfang der 70er Jahre auch von einigen Firmen praktiziert wurde. Die Umsetzung dieser Idee bei VW läßt sich weder allein aus dem Kapitalinteresse, in der Krise die Ausbeutungsverhältnisse zu verschärfen, noch allein aus dem Interesse der Arbeiter an möglichst wenig Maloche begreifen. Sie ist Ausdruck eines sehr gespannten Klassenverhältnisses in der Krise und enthält daher sowohl Momente einer neuen Kapitalstrategie wie auch Momente von Arbeitermacht.

Tatsache ist aber, daß die jetzige Diskussion und Praxis nicht von den Kämpfen und Forderungen der Arbeiter ausgeht, sondern ein Vorschlag der Kapitalseite ist. VW reagierte nicht auf eine militante Arbeiterkampagne für deutlich kürzere Arbeitszeiten, sondern diktierte den ArbeiterInnen mit der Drohung von 31 000 Entlassungen eine »Vier-Tage-Woche«, die mit Sicherheit keinen freien Freitag garantiert – schon der Begriff »Vier-Tage-Woche« ist irreführend, weil VW von Anfang an klar gemacht hat, daß die Maschinen und Bänder weiterhin mindestens an fünf Tagen laufen sollen. Wir wollen daher zunächst beleuchten, welche besonderen Bedingungen VW dazu gebracht haben, diesen Vorschlag zu machen, um dann auf die neuen oder Mobilisierungen in der Arbeiterklasse einzugehen, ohne die sich dieses Konzept nicht begreifen läßt.

VW: »Arbeiter rationalisieren sich begeistert weg«

Später als andere Autofirmen in der BRD begann VW mit einer grundlegenden Rationalisierung aller Betriebsabläufe. Im wirtschaftlichen Aufschwung seit Mitte der 80er Jahre hatten die Unternehmer überall wieder stärker auf die Produktivität und Motivation der Arbeiter gesetzt. Die hochgesteckten Erwartungen in die Automatisierungsprojekte Anfang der 80er Jahre waren gescheitert oder es hatte sich herausgestellt, daß gerade für ihre Umsetzung eine stärkere Beteiligung und Initiative der Arbeiter erforderlich war. Mitte der 80er Jahre begannen erneute Versuche mit Gruppenarbeit und neuen Motivationkonzepten, mit denen das Kapital Ende der 70er Jahre noch gescheitert war, weil es die Klassenverhältnisse nicht grundsätzlich zu seinen Gunsten hatte verändern können. Aber seit der Krise 1980-82 waren in Europa die Arbeitsverhältnisse – wenn auch nicht so dramatisch wie in den USA – prekarisiert worden, d.h. immer mehr mußten sich auf befristete und ungesicherte Jobs einlassen. In den Montagezentren wurde die Arbeiterzahl reduziert, neue Jobs entstanden hauptsächlich in kleineren Betrieben und Zulieferbetrieben. Die Autofabriken konnten unter dem Druck von Arbeitslosigkeit und einer weiteren Auffächerung des Arbeitsmarktes bei Neueinstellungen ganz anders selektieren: in den 80er Jahren werden fast nur noch qualifizierte Leute eingestellt. Und umgekehrt werden bei den Abfindungsprogrammen und Entlassungen der letzten beiden Jahre ganz gezielt die älteren, ausländischen und unqualifizierten ArbeiterInnen – mit Zustimmung der Betriebsräte und Gewerkschaft – herausgedrängt.

Erst vor dem Hintergrund dieser Neuzusammensetzung aus jüngeren und qualifizierten ArbeiterInnen, die keine Kampferfahrungen mehr hatten und die selber auf anspruchsvollere Tätigkeiten drängten, konnten sich die neuen Versuche mit Gruppenarbeit und gezielter Beteiligung der Arbeiter an der Rationalisierung erfolgreicher als in den 70er Jahren entwickeln. Diese neuen Formen der Arbeitsorganisation waren nicht nur unternehmerisches Diktat, sondern reagierten auf den Druck dieser jungen Arbeiterschichten, deren Hoffnung auf intelligentere Arbeit, Umgang mit modernerer Maschinerie usw. durch ihren massenhaften Einsatz an den Bändern frustiert worden waren.

Während des Autobooms nach der Wiedervereinigung blieb das Konzept Gruppenarbeit als Alternative zu einer repressiven Kontrolle der Arbeitskraft zwiespältig. Die freigesetzen Erwartungen auf eine »humanere Arbeit« verbunden mit materiellen Verbesserungen und mehr Mitsprachemöglichkeit wurden schnell enttäuscht. Erfahrungen wie die bei Opel-Bochum zeigen, daß es manchen Gruppen gelang, die eingeräumten Spielräume für sich zu benutzen und größere Macht in der Produktion zu entwickeln.

Es bedurfte der ökonomischen Krise, des massiven Absatzeinbruchs, der Drohung mit der Entlassung oder dem Untergang der Firma, um diese Konzepte auf breiter Front durchzusetzen und als Instrument der Rationalisierung wirksam zu machen. Bei allen Abstrichen, die wir an offiziellen Firmenerklärungen machen müssen, scheint die Umsetzung der neuen Rationalisierungskonzepte bei VW gerade jetzt Fahrt bekommen zu haben (siehe Kasten auf den nächsten Seite).

»Vier-Tage-Woche« – Flankierung der neuen Rationalisierungskonzepte

Für VW entsteht hier ein Dilemma. Einerseits wäre die Firma nun in der Lage, die erreichten Produktivitätssprünge durch Entlassungen in eine drastische Kostensenkung umzusetzen, die VW bitter nötig hat. Sie jammern seit zehn Jahre darüber, daß sie noch so viel Autos verkaufen können, aber keinen Gewinn mehr machen. Das liegt auch an den Widerständen gegen Umstrukturierungen, die es in einem so großen Werk wie Wolfsburg (53 000 Beschäftigte) in der Produktion wie auch in der Verwaltung gibt. *»Das größte Problem blieb bislang ausgespart, nämlich das Werk Wolfsburg. Das ist ein Dinosaurier, der nicht mehr in die Zeit der schlanken Produktion paßt. Deswegen muß man sich fragen, welche wirklich tiefgreifenden Veränderungen haben Lopez und Piëch denn in Wolfsburg erreicht? Die Zulieferer ausquetschen, das ist einfach. Aber den Industriegiganten Wolfsburg zu reformieren, das ist die wirkliche Herausforderung.« (MITautor Daniel Jones von »Die Zweite Revolution in der Autoindustrie« in der Wirtschaftswoche)* Eine Massenentlassung hätte für VW nicht nur Kostenvorteile, sondern würde auch das drängende Problem Wolfsburg lösen. Daß VW davor zurückgeschreckte, ist ein Grund für die kritischen Stimmen aus dem Unternehmerlager.

VW mußte zurückschrecken. Seit dem Absatzeinbruch im Herbst 1992 hat VW 13 000 Arbeitsplätze abgebaut. Heute arbeiten noch 108 000 Leute in den sechs inländischen Werken. Auch wenn die Zahl von 31 000 Entlassungen – ein Drittel aller Beschäftigten! – für den Verhandlungspoker bewußt hochgeschraubt wurde, die jetzt notwendigen Entlassungen hätten zu einer massiven Konfrontation bei VW geführt und den gerade gewonnen neuen Geist der Kooperation zerstört. *»Würde allerdings nur ein Beschäftigter aufgrund einer KVP-Maßnahme entlassen, so*

stellen Mitarbeiter von Lopez fest, wäre die Begeisterung mit der die Beschäftigten sich bis jetzt beteiligten, schlagartig dahin.« (FAZ, 26.10.93) Den VW-Chefs war bewußt, daß es nicht nur um die innerbetriebliche Produktivität, sondern um den »sozialen Frieden« ging. In den letzten Monaten haben die Arbeiter aus Stahlbetrieben, im Bergbau oder in der Luftfahrtindustrie – um nur die spektakulärsten zu nennen – angedrohte Entlassungen nicht mehr hingenommen. Wobei der Kampf der Kali-Kumpel eine nicht zu unterschätzende Symbolwirkung hatte, zumal sie ihren Kampf in bewußtem Gegensatz zu ihrer kooperationswilligen Gewerkschaft geführt haben. Die zu erwartenden Kämpfe bei VW hätten sich in diese neue Bewegung eingereiht und auf die gesamte Autoindustrie ausgestrahlt, die bei ihren bisherigen Einschnitten (Lohnkürzungen und Leistungsverdichtung bei Bosch, Mercedes, Opel) die Aktionen der ArbeiterInnen mit Hilfe von Gewerkschaft und Betriebsräten unter Kontrolle halten konnte.

»Vier-Tage-Woche« – eine Notlösung?

Aus diesem Dilemma ist der Vorschlag der »Vier-Tage-Woche« geboren. Die Geschwindigkeit, mit der das Abkommen innerhalb von nur vier Wochen ausgehandelt wurde, zeigt, unter welchem Druck beide Seiten gestanden haben. Weder VW noch die Gewerkschaft hatten ein Interesse daran, daß sich unter den ArbeiterInnen eine Diskussion um das Modell entwickelt, bevor es festgeklopft war. Bürgerliche Kommentare bewerteten das Abkommen als »Notlösung« und bezweifeln, daß VW mit ihm tatsächlich Kosten einsparen konnte. Die *Wirtschaftswoche (5.11.93)* stellt die Vor- und Nachteile so gegenüber: *»VW darf damit rechnen, daß seine Arbeiter in vier Tagen mehr schaffen, als sie bisher in derselben Zeit gepackt haben. Außerdem sparen die Wolfsburger mit der Vier-Tage-Woche viel Geld – ein Sozialplan für die 30 000 überschüssigen Mitarbeiter würde teuer.«* Aber: *»Eine kürzere Wochenarbeitszeit ... bringt jedoch keinen bedeutenden Rationalisierungsvorteil, das grundsätzliche Problem zu hoher Arbeitskosten bleibt ungelöst.«* Noch kritischer ist die FAZ: *»Das Abkommen über die Viertagewoche beim Volkswagenwerk bleibt eine Notlösung. Bei allem Lob, das die Tarifpartner jetzt für die rasche Einigung erhalten haben, darf nicht übersehen werden: Die Krise ist damit nicht bewältigt, sondern nur angehalten. Denn die Überlebensfrage, ob und in welchem Umfang VW am Markt wird bestehen können, ob der von Lopez angestoßene 'Verbesserungsprozeß' gelingt und über die Preise der Absatz wieder anzieht, hat mit der Viertagewoche überhaupt nichts zu tun.« (26.11.93)* Allgemein anerkannt wird, daß VW sich mit diesem ungewöhnlichen Schritt eine Atempause verschafft hat. *»Der neue VW-Arbeitsdirektor Hartz hält dem Vier-Tage-Modell vor allem zugute, daß es die aufkeimende soziale Unruhe in der Belegschaft des immer noch in den roten Zahlen operierenden Konzerns verringern wird.« (Die Zeit, 29.10.93)* Die Frage, ob es VW gelingt, endlich den notwendigen Produktivitätssprung zu erreichen, oder ob die ArbeiterInnen das Modell für sich nutzen und die Verdichtung und Flexibilisierung der Arbeit unterlaufen können, bleibt vorerst offen.

»Vier-Tage-Woche« – eine Atempause, aber wofür?

Die am 25. November getroffene auf zwei Jahre befristete Vereinbarung zwischen VW und IG-Metall über die Senkung der Arbeitszeit ab dem 1.1.1994 von 36 auf 28,8 Wochenstunden läßt die Fragen der konkreten Umsetzung offen. Klar ist bisher, daß weiter an fünf Tagen in der Woche gearbeitet und dieselbe Stückzahl wie bisher gefahren werden soll. Es läßt sich aber absehen, in welche Richtung VW bei der Umsetzung gehen will. Ob es ihnen gelingt, bleibt eine Frage des Klassenkampfs.

Piëch erklärte, sein Ideal sei eine Verteilung der Arbeitszeit auf sieben Tage zu vier Stunden, räumte aber ein, daß dies unrealistisch sei. Do-

Rationalisierung bei VW
»KVP hoch zwei«

Ein entscheidendes Instrument der Rationalisierung ist in den letzten Jahren KVP geworden - in anderen Betrieben heißt es CIP, womit das gleiche gemeint ist. KVP oder CIP heißt »Kontinuierlicher Verbesserungsprozeß« und stammt von dem japanischen Worten »Kaizen«, das in manchen Betrieben statt KVP benutzt wird. KVP bedeutet, daß die ArbeiterInnen ständig *(»kontinuierlich«)* dazu angehalten werden, sich über mögliche *Verbesserungen* der Produktion den Kopf zu zerbrechen und ihre Entdeckungen sofort den Chefs mitzuteilen: Das ist der *Prozeß*, denn bei KVP sollen die Vorschläge der Arbeiter nicht wie beim »Betrieblichen Vorschlagswesen« durch ein langwieriges bürokratisches Verfahren gehen, das früher nötig war, um den ArbeiterInnen ihr geheimes Wissen über die Produktion zu entlocken. KVP soll auch die Kosten verringern, die der Unternehmer bisher für die Geldprämien pro Verbesserungsvorschlag aufbringen mußte. Je nach Situation wird bei KVP entweder mehr auf positive Anreize gesetzt (kleine Aufmerksamkeiten wie Kaffeebecher oder Handtücher als Belohnung) oder auf handfesten Druck (Abmahnung, wenn die vorgeschriebene Anzahl der monatlichen Verbesserungsvorschläge nicht erreicht wird).

Mit KVP wurde bei VW schon vor dem Eintritt von Lopez begonnen, aber er habe erst den richtigen Schwung in die Sache gebracht, das Programm erhielt die Bezeichnung »KVP hoch zwei« und wurde in 1993 beschleunigt. »Die durchschnittlichen Verbesserungsquoten der 1000 Workshops, die seit dem Frühjahr stattgefunden haben, sind jetzt beziffert worden: Die Qualität, gemessen am Ausschuß, wurde um 25 Prozent verbessert, die Produktivität um 23 Prozent, die Lagerbestände wurden um 26 Prozent vermindert, die benötigten Flächen um 16 Prozent und die Durchlaufzeit um 29 Prozent.« Das Stammwerk Wolfsburg, der Dinosaurier unter den deutschen Autowerken, schnitt schlechter ab: hier »fanden bis jetzt 100 Workshops statt. Hier betragen die Verbesserungen bei der Qualität 19 Prozent, bei der Durchlaufzeit 29, bei der Teilevielfalt 18 Prozent, bei der Produktivität 10, beim Flächenbedarf 7 und bei der Umlaufzeit 27 Prozent.« (FAZ, 26.10.93)

»Brutaler als jeder Meister

Lopez führt bei VW Gruppenarbeit ein: Arbeiter rationalisieren sich begeistert weg

(...) "Es geht mit affenartiger Geschwindigkeit. Dafür brauchten wir wohl Lopez", beschreibt Otto Timme, Leiter der Fahrzeugteilefertigung im Werk Braunschweig, den Prozeß. "Früher war eine gewisse Trägheit spürbar. Um nur eine einzige Maschine umzustellen, mußten lange Schreiben an die Werksleitung gerichtet werden." In den Workshops durchleuchten die "Lopez-Teams" den Herstellungsprozeß. Manchmal ist der große Meister selbst dabei. "Die Ideen der Mitarbeiter waren schon vorher da. Die Lopez-Leute haben die Weisheit auch nicht mit Löffeln gefressen. Aber bei Lopez ist eine ganz andere Wucht dahinter", sagt Timme. Nach den Seminaren hätten seine Leute "leuchtende Augen" gehabt: Endlich wurden sie gefragt. Denn Lopez umgeht das mittlere Management, bei VW die "Lähmschicht" genannt, und arbeitet direkt mit den Arbeitern zusammen. So haben die Frauen in der Kabelfertigung für den Sechszylinder-Motor VR6 in Salzgitter beratschlagt, wie sie besser produzieren können. Ergebnis: Drei Jobs fallen weg, die Mitarbeiterinnen bekommen Abfindungen. Louise Breitenbach, eine der Frauen, sagt: "Mir sind 25 sichere Arbeitsplätze lieber als 28 in Gefahr." (...) Braunschweiger VW-Leute sagen: "Die Gruppe geht wesentlich brutaler mit ihren Mitgliedern um, als es je ein Meister wagen würde. (...)".« (Kölner Stadtanzeiger, 28.7.93)

kumentiert hat er damit aber den Willen der Firma, im Rahmen des jetzt vereinbarten Modells, die Arbeitszeiten weiter zu flexibilisieren. Eine wichtige Möglichkeit dazu bietet der Vertrag unmittelbar: Als Regelarbeitszeit wird die jetzt vorgezogene 35-Stunden-Woche beibehalten, so daß VW für die Heraufsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit für einzelne ArbeiterInnen oder Abteilungen bis zu 35 Stunden keine Überstundenzuschläge zahlen muß.

VW hatte von Anfang an drei verschiedene Modelle der Arbeitszeitverkürzung ins Spiel gebracht: Neben den 28,8 Stunden, das »Blockmodell« (acht bis neun Arbeitsmonate im Jahr und drei oder vier Monate Freistellung oder Qualifikation) und das »Staffettenmodell« (4,5 bis 6 Stunden täglich für junge ArbeiterInnen und für ältere ArbeiterInnen zwischen 55 und 60 Jahren, da Frühverrentungsprogramme zu teuer geworden wären). Arbeitsdirektor Hartz von VW betonte, daß auch die beiden anderen Modelle weiter im Gespräch bleiben. Außerdem bleibe die »Hoheit über die Arbeitszeitplanung« den einzelnen Betrieben überlassen. Die Vereinbarung sei so flexibel, daß man über Nacht wieder auf 35 Stunden gehen könne (Handelsblatt, 26.11.93). VW hat angekündigt, daß sie auch nach 1995 bei der kürzeren und flexibel gestaltbaren Arbeitszeit bleiben will. Für die ArbeiterInnen würde das bedeuten, daß ihre Arbeitszeiten und damit ihr Einkommen den ständig wechselnden Bedürfnissen des Kapitals unterworfen werden.

Betriebsräte von VW haben darauf hingewiesen, daß die Firma die Atempause auch dazu nutzen kann, Voraussetzungen für den nach wie vor anstehenden Belegschaftsabbau zu schaffen. Denn die im Gegenzug von VW gewährte Verpflichtung, keine betriebsbedingten Entlassungen auszusprechen (Krankheitskündigungen, Terror gegen »Leistungschwache« und Abbau durch natürliche Fluktuation können also weitergehen!), gilt auch nur zwei Jahre. Im Moment ist VW dabei, auf freigewordenen Flächen des Werksgeländes Zulieferbetriebe anzusiedeln. Teilweise sollen die ArbeiterInnen dieser Firmen die Teile und Systemkomponenten bei VW an den Bändern selber einbauen – unter dem Namen »In-sourcing« wird mit diesem Modell bei einigen anderen Autofirmen experimentiert. Es wäre denkbar, daß VW später versuchen wird, ArbeiterInnen mit dem Angebot von Arbeitsplätzen in solchen Zulieferbetrieben aus dem Stammwerk herauszudrängen. Genau das versucht die spanische VW-Tochter SEAT zur Zeit in dem Konflikt um die Schließung des alten SEAT-Hauptwerkes in Barcelona.

Als dauerhaft könnte sich auch die erfolgte Kürzung der Löhne erweisen. Um ihr Gesicht zu wahren und ihr Abrücken von der Position des vollen Lohnausgleichs zu rechtfertigen, hatte die Gewerkschaft darauf bestanden, daß die Höhe des Monatslohns und damit die Basis für Arbeitslosengeld oder Rente erhalten bleibt. Um dieses Ziel mit der von VW geforderten Senkung der Personalkosten um 20 Prozent vereinbaren zu können, wurden VW-typische Sonderzahlungen (14. Monatsgehalt), die anstehende Lohnerhöhung und zwei Drittel des Urlaubsgeldes in den monatlichen Lohn hineingerechnet. Ein zweiwöchiger Sonderurlaub mit 300 Mark Urlaubsgeld, den VW je nach Schichtmodell alle zwei bis sechs Jahre gewährt hatte, wird gestrichen. Wenn VW eines Tages die Produktion wieder hochfährt und die Arbeitswoche verlängert, werden sie mit Sicherheit versuchen, an dem so gesenkten Lohn festzuhalten.

Vier-Tage-Woche – Startsignal zur Flexibilisierung?

Von der Vier-Tage- bis zur 70-Stunden-Woche

Die Wirkung der Aktion von VW geht weit über diese Firma hinaus. Als sich VW mit der Gewerkschaft geeinigt hatte und deutlich wurde, wie weit die IG-Metall von ihrer Forderung nach Lohnausgleich abgerückt war, applaudierte das Unternehmerlager. Der Kurs der VW-Aktie sprang um neun Mark nach oben. Unternehmer und internationales Kapital begreifen das Abkommen bei VW als weitreichenden Einstieg in die Flexibilisierung der Arbeitskraft. IWF, Weltbank oder der europäische Unternehmerverband UNICE haben in den letzten Jahren immer wieder darauf gedrängt, daß die europäischen Regierungen dem us-amerikanischen Vorbild folgen und ihre Arbeitsmärkte »deregulieren«. Zu dieser Forderung paßt der Fall VW, weil hier ein großes multinational operierendes Unternehmen das Normalarbeitsverhältnis auf breiter Front durchlöchert. Genauso paßt dazu der neue Entwurf für ein Arbeitszeitgesetz aus dem Arbeitsministerium. Er erlaubt die Ausdehnung der täglichen Arbeitszeit auf 10 Stunden und macht mit der vorgeschlagenen Deregulierung der Arbeit am Wochenende den Einstieg in die 70-Stunden-Woche möglich. Die Gewerkschaften sehen zwischen beiden Maßnahmen einen Widerspruch und protestieren gegen das neue Arbeitszeitgesetz. Dieser Widerspruch besteht aber nur, wenn das VW-Modell als Schritt zu einer allgemeinen Arbeitszeitverkürzung interpretiert wird. Die Unternehmer sehen das ganz anders: »Aufbrechen der starren Tarifstrukturen«, »Wende in der Tarifpolitik«, »Die Flexibilisierung der Arbeit kommt nach Europa« usw.. Und die Gewerkschaften haben sich den propagandistischen Erfolg der »Arbeitszeitverkürzung« von Anfang an mit ihrer Zustimmung zur Flexibilisierung erkauft (s.u.). Der Protest gegen das Gesetz hat einen anderen Hintergrund: die Angst, an der Neuordnung der Arbeitsverhältnisse nicht genügend beteiligt zu werden.

Stehen wir vor einem neuen Burgfrieden? Der kooperative Kurs der IG-Metall

Es ist in der Geschichte nicht untypisch, aber doch bemerkenswert, wie Gewerkschaften in Krisenzeiten eine verstärkte Kooperation mit dem Kapital suchen. Selbst gegenüber dem aufkommenden Nationalsozialismus versuchte der ADGB, mit Kooperationsangeboten seine Haut zu retten.

Auf den ersten Blick erscheint das aktuelle Verhalten der IG-Metall als selbstmörderisch. Kurz vor einer Tarifrunde, in der die Unternehmer mit der vorzeitigen Kündigung des Tarifvertrages die Weichen auf Konfrontation gestellt haben, beweist die IG-Metall auf allen Ebenen Entgegenkommen und untergräbt ihre eigene Mobilisierungsfähigkeit für einen möglichen Streik. Mit dem Abkommen bei VW signalisiert sie die Bereitschaft zu enormen Zugeständnissen. Mit der neuen Betriebsvereinbarung »Standortsicherung« bei Opel, die den ArbeiterInnen schon jetzt den größten Teil der kommenden (!) Tariflohnerhöhung geraubt hat, werden die Opel-ArbeiterInnen aus der 94er Tarifbewegung praktisch herausgenommen. Gleichzeitig steckt die Gewerkschaft auch in einer schweren organisatorischen Krise. Sie verliert immer mehr Mitglieder, nun auch im Westen. Für die Arbeit der Vertrauensleute oder Betriebsräte kann sie kaum noch junge ArbeiterInnen gewinnen. Auf der anderen Seite haben die jüngsten Bewegungen in der Arbeiterklasse gezeigt, daß es sehr wohl den Willen zum Widerstand gibt. Aber selbst auf die Aufrufe aus den eigenen Reihen, die Führung des Kampfs zu übernehmen, reagiert die Frankfurter Zentrale abweisend. Statt außergewöhnliche Initiativen, wie z.B. die 4½- wöchige Betriebsversammlung beim Traktorenwerk *CASE International* in Neuss bekannt zu machen, blokkiert sie den Informationsfluß zwischen den Betrieben.

Ideologisch schließt sie sich mit ihrer »Standortkampagne« der allgemeinen Debatte um die Rettung des »Standort Deutschland« an, und versucht, mit den besseren Vorschlägen für die Konkurrenzfähigkeit der *nationalen* Ökonomie auf dem Weltmarkt zu glänzen. Das Titel-

bild der Oktoberausgabe ihrer Funktionärszeitschrift schmückt ein in den Nationalfarben gehaltener Umriß von Deutschland, der auf Säulen ruht, die mit ihren Beiträgen zur Wettbewerbsfähigkeit beschriftet sind: »Effektivität«, »Sozialer Frieden«, »Produktivität«, »Mitbestimmung«, »Qualifikation«, »Kreativität«, »Arbeitsorganisation«, usw.. Sie biedert sich damit dem Kapital an, sie werde innerhalb der Arbeiterklasse für den Erhalt dieser »Arbeitstugenden« sorgen – und signalisiert ihren Mitgliedern, daß nicht der entschlossene Kampf, sondern allein fleißiges Arbeiten und kreatives Mitdenken Arbeitsplätze und Einkommen retten kann. Ein Funktionär berichtete, ursprünglich sei als Motto der Standortkampagne der Spruch *»Standort D – ist o.k.«* vorgesehen gewesen.

An dem dick aufgetragenen Nationalismus der Kampagne entzündet sich auch innerhalb der Gewerkschaft Widerspruch. Mit dieser Standortkampagne liefert sie aber auch den Betriebsräten der einzelnen Werke (Standorte) einer Firma die Argumente dafür, sich vom Unternehmer gegeneinander ausspielen zu lassen. Und läßt sich damit auf eine weitere Aufspaltung der ArbeiterInnen in verschiedenen Betrieben und Sektoren ein. Auch dafür ist der Abschluß bei VW ein Beispiel. Da die Löhne bei VW zu den höchsten in der westdeutschen Industrie zählen (der VW-Durchschnittslohn liegt über dem bei Mercedes oder in der chemischen Industrie), konnte sie den Lohnverzicht (der real bei 17-18 Prozent liegen dürfte) vor ihren Mitgliedern noch einigermaßen vertreten. Mit dem Abkommen hat sie aber einen Präzedenzfall geschaffen, der Schule machen wird. Einige Zulieferer von VW haben bereits angekündigt, daß sie wegen ihrer starken Abhängigkeit von VW nun auch die Vier-Tage-Woche einführen müssen. In diesen Betrieben, in denen die ArbeiterInnen heute über eine geringe Durchsetzungskraft verfügen, wird Lohnverzicht eine brutale Lohnsenkung unter die Reproduktionskosten bedeuten. Die Ausgrenzung immer größerer Teile der Arbeiterklasse aus dem gewerkschaftlichen Sozialpakt wird sich beschleunigen.

Auf der Stuttgarter Vertrauensleutekonferenz hat der IGM-Vorstand selbst darüber gejammert, daß der Einfluß der Gewerkschaft durch die Bereitschaft der Betriebsräte zu Sondervereinbarungen für die einzelnen Werke untergraben wird – ohne daß dies zu irgendeiner Kursänderung geführt hätte.

Wie läßt sich dieser scheinbar selbstmörderische Kurs der Gewerkschaft erklären? Dummheit der Funktionäre, Bürokratisierung, politische Beeinflussung durch die SPD ... das sind die üblichen Erklärungen der Gewerkschaftslinken, die damit die Perspektive eröffnen wollen, im innergewerkschaftlichen Kampf eine »bessere« Führung zu erreichen. Seit hundert Jahren verschleißen linke Kräfte (oft mit den allerbesten Absichten) ihre Energien in diesem nutzlosen und aussichtslosen Unterfangen, weil ihnen der Zusammenhang zwischen organisatorischer Stabilität der Gewerkschaft und ihrer politischen und rechtlichen Anerkennung nicht klar ist.

Die Stabilität der Gewerkschaften und ihr politischer Einfluß beruhen nicht auf der Vertretung von Arbeiterinteressen oder der Fähigkeit ArbeiterInnen zu organisieren, sondern auf ihrer Anerkennung durch die Unternehmer als unverzichtbare Verhandlungspartner. Diese können sie nur solange behalten, wie sie einerseits den ArbeiterInnen als die Vertreter ihrer Interessen erscheinen und andererseits den Unternehmern garantieren können, daß die Artikulation dieser Interessen den sozialen Frieden und die Produktivität in den Fabriken nicht grundsätzlich gefährdet. Dabei sind diese zwei Seiten nicht gleichwertig. Zulauf und aktive Unterstützung aus der Arbeiterklasse bekommen gewerkschaftliche Organisationen immer nur in den kurzen Phasen von Kämpfen. Ihre rechtliche und politische Absicherung, die sie durch den Bedarf der Unternehmer an verläßlichen Verhandlungspartnern gewonnen haben, garantiert ihnen dagegen eine dauerhafte Stabilität.

In der aktuellen Situation stehen sie vor einem Dilemma: Angesichts der Entschlossenheit des Kapitals, die Klassenverhältnisse grundlegend umzukrempeln, würde eine breite Mobilisierung der Arbeiterklasse den Gewerkschaften aus den Händen gleiten. Die Bilder aus Frankreich sprechen für sich und bei den Streiks und Autobahnblockaden der Bergarbeiter im Ruhrgebiet haben sie einen Vorgeschmack davon bekommen, was Mobilisierung auch hierzulande bedeuten würde. Auf der anderen Seite signalisieren die Unternehmer, daß sie auf die Zusammenarbeit mit Gewerkschaften möglicherweise verzichten könnten. Den deutschen Gewerkschaften steht das Bild der USA vor Augen, wo die Gewerkschaften aus vielen Betrieben herausgeschmissen wurden. Dort hat sich zwar auch gezeigt, daß die Unternehmer von diesem Vorhaben durch weitgehende Zugeständnisse nicht abgehalten, sondern nur zu weiteren Angriffen ermutigt wurden.

Aber die Gewerkschaftsführungen haben keine Wahl: Wollen sie die dauerhafte Stabilität der Organisation sichern, müssen sie alles Erdenkliche tun, um von Unternehmern (und Staat) als notwendiger Bestandteil der Klassenbeziehungen akzeptiert und abgesichert zu werden. Der gewerkschaftliche Kooperationskurs beruht nicht auf bösen Absichten der Führung, sondern auf der Struktur von Gewerkschaft schlechthin. Wobei diese strukturellen Zwänge dann auch die widerlichen Charaktere finden, in denen sie sich verkörpern.

Eine neue Generation in den Chefetagen

Die schnelle Einigung zwischen VW und Gewerkschaft wurde auch auf die neuen Gesichter auf beiden Seiten zurückgeführt. Das Abdanken von Steinkühler, dessen Name mit den Kampagnen der 70er Jahre für »Lebensqualität« und »Humanisierung der Arbeit« verknüpft war, hatte den Weg für eine jüngere Generation von Gewerkschaftsfunktionären freigemacht. Leute wie Riester gelten als »moderne Gewerkschafter«, die »unkonventionelle Lösungen« suchen. In diesem Frühjahr hatte Riester mit solch einem »unkonventionellen« Vorschlag in der eigenen Organisation für Wirbel gesorgt. Er bot den Unternehmern an, die 35-Stunden-Woche schon zum 1. April einzuführen, die Kosten sollten auf die bereits vereinbarte Lohnerhöhung angerechnet werden. Wen wundert es da noch, daß der Experte der IG-Metall für die Autoindustrie, Neumann, schon Ende Oktober erklärte, bei der neuen Debatte handele es sich selbstverständlich um Arbeitszeitverkürzung mit Lohnverzicht.

In letzter Zeit geben die Unternehmer der Personalpolitik wieder mehr Bedeutung, nachdem die Dezentralisierung der Konzerne in den letzten Jahren mit einer Verlagerung der Personalarbeit auf die einzelnen Werke verbunden gewesen war. Seitdem Umstrukturierungsmaßnahmen und Entlassungen zu wütenden Protesten führen, brauchen die Unternehmer Leute, die soziale Unruhe verhindern oder abmildern können. Die in den 80er Jahren totgesagte Arbeiterklasse kehrt zurück und zwingt das Kapital, sich auf diese Klasse als eine politische Größe zu beziehen.

Nach dem Tod des letzten Arbeitsdirektors von VW wollte Piëch den freigewordenen Posten nicht wiederbesetzen. Die Personalarbeit solle dezentral in den einzelnen Konzerngesellschaften erfolgen. Auf Druck der IG-Metall und der Sozialdemokratie wurde der Posten doch besetzt. Nicht zufällig holte man Peter Hartz in den Vorstand. Er hatte in der saarländischen Stahlindustrie dafür gesorgt, daß der massive Belegschaftsabbau ohne größere soziale Erschütterungen erfolgte, und hat dort Erfahrungen in der Kooperation mit den Gewerkschaften gesammelt.

Daß der Personalpolitik in den großen Konzernen wieder mehr Bedeutung gegeben wird,

weist darauf hin, daß die Unternehmer in den zentralen und großbetrieblich organisierten Sektoren die Rolle der Gewerkschaften keineswegs abgeschrieben haben. Denn sie können sich der Kooperationsbereitschaft in der Arbeiterklasse heute nicht mehr so sicher sein, wie in den 80er Jahren. Vor diesem Hintergrund enthält das Modell »Vier-Tage-Woche« ein für das Kapital gefährliches Moment.

»Vier-Tage-Woche« – der Traum von einem anderen Leben:

4 Tage, 3 Tage, 2 Tage ... ... schafft alle Arbeitstage ab!

Die Diskussion um die Vier-Tage-Woche hat unter den ArbeiterInnen eine eigene Dynamik entwickelt. Nur noch vier Tage arbeiten – da blitzt die Hoffnung wieder auf, sich eines Tages von der Arbeit befreien zu können. Auf einmal nur noch vier Tage zu arbeiten, das ist etwas

anderes als die minutenweise Verkürzung des Arbeitstages, die sich über Jahre hinzog und deren Wirkung durch die gleichzeitige Intensivierung der Arbeit und den Raub unserer informellen Pausen wieder wettgemacht wurde.

Den drängenden Wunsch nach weniger Arbeit haben wir doch schon bei der zunehmenden Kurzarbeit seit Ende letzen Jahres erlebt. Offiziell und politisch waren natürlich alle dagegen und jammerten über die Bösartigkeit des Kapitals. Praktisch und persönlich waren viele ziemlich froh, aus der Knochenmühle mal rauszukommen. Wenn es um die Auswahl der Leute für Kurzarbeit ging, meldeten sich viele freiwillig, die als Gewerkschafter gegen diese Sauerei der Unternehmer gewettert hatten.

Als der Abschluß bei VW – »einen Tag weniger arbeiten für 90 Prozent des Lohns« – bekannt wurde, rechneten viele im Kopf nach und fanden, daß es angesichts der täglichen Arbeitshetze auch für sie selber interessant wäre. Die Vier-Tage-Woche ebenso wie der zusätzliche »Urlaub« durch Kurzarbeit haben auch Hoffnungen geweckt.

Einige der ersten erbosten Stellungnahmen aus dem Unternehmerlager mögen die Sorge um solch eine Dynamik im Hinterkopf gehabt haben. In Frankreich wurde sie in den Debatten um die Einführung staatlicher Subventionen für eine Arbeitszeitverkürzung offen ausgesprochen. Eine Kommission der Nationalversammlung sprach sich gegen die Einführung der 32-Stunden-Woche aus. *»Der Vorschlag habe illusorische Erwartungen auf Arbeitszeitverkürzungen ohne Lohnverzichte ausgelöst, erklären jetzt die Abgeordneten. ...« (FAZ 18.11.93)*

Angst vor explodierenden Erwartungen? Haben Krise und Arbeitslosigkeit die ArbeiterInnen denn nicht derart in die Defensive gebracht, daß solche Sorgen überflüssig sind? Offensive Kämpfe, in denen »Mehr Lohn *und* weniger Arbeit« gefordert wird, sind heute schwer vorstellbar. Selbst so militante Kämpfe gegen Massenentlassungen wie die bei Air France bleiben in ihren Forderungen und Zielsetzungen defensiv. Aber im Kampf kann sich alles verändern, kommen ganz schnell neue Ideen auf und verbreiten sich. Wenn sich Kämpfe ausbreiten und ein Gespür für die eigene Macht vermitteln, könnten die Kämpfenden ihr unterwürfiges Betteln um Arbeit und ihre Sorge um die Zukunft der Firma aufgeben, könnten anfangen, von ihren eigenen Bedürfnissen zu sprechen, sich Zeit und Reichtum zu nehmen, statt den Gesetzen der Ökonomie und des Geldes zu gehorchen.

In der Diskussion um die »Vier-Tage-Woche« von VW hat es eine solche Entwicklung an keinem Punkt gegeben, denn es hat keine Kämpfe gegeben. Weniger Arbeit wird als ein gewisser Ausgleich für den Lohnraub passiv akzeptiert und trägt so dazu bei, daß VW die drohende soziale Unruhe abwenden kann. Daher war es von Anfang an verkehrt, an den Vorschlag von VW und die Politik der IG-Metall Erwartungen auf eine wirkliche Arbeitszeitverkürzung zu knüpfen. Teile der Gewerkschaftslinken haben so reagiert. VSP und MLPD frohlockten im ersten Moment, mit dem Vorschlag von VW habe das Kapital endlich zugestanden, daß Arbeitszeitverkürzung Arbeitsplätze sichere. Gemeint war aber von Anfang an Lohnraub und Flexibilisierung, und daß dies Arbeitsplätze sichere, predigt das Kapital seit Jahren. Diese Linke hat bis heute nicht verstanden, daß die gewerkschaftliche Politik der Arbeitszeitverkürzung seit dem Abschluß von 1984 eine riesige Verarschung war. Dem Kapital gelang damals der Einstieg in die Flexibilisierung der betrieblichen Arbeitszeiten, den wir heute immer öfter zu spüren bekommen.[1] Die Gewerkschaft hat damals den Boden dafür bereitet, daß heute VW mit seiner »Vier-Tage-Woche« den ArbeiterInnen eine befriedende und profitable Lösung diktieren kann.

Das radikale Bedürfnis der ArbeiterInnen nach weniger Arbeit entspringt nicht dem abstrakten ökonomischen Ziel der Vollbeschäftigung oder der von den Gewerkschaften geheuchelten Solidarität mit den Arbeitslosen. Das Bedürfnis nach weniger Arbeit stammt aus dem Haß auf die Arbeit, die gerade unter dem Druck der Krise immer unerträglicher wird. An diesem Haß müssen wir anknüpfen, um Verhältnisse zu erreichen, unter denen nicht mehr die Frage, ob und wieviel ich arbeite, darüber entscheidet, welchen Anteil ich am Reichtum der gesellschaftliche Beziehungen habe.

1 In der Wildcat/Karlsruher Stadtzeitung Nr. 33 hatten wir den Leber-Abschluß von 1984 genauer kritisiert, in dem Artikel: »"Wir sind noch nie so naß geworden wie bei diesem Streik" (Ein Arbeiter von Kühler-Behr); "Die IG Metall hat ideologisch gewonnen, wir ökonomisch" (Ein Unternehmer nach dem Abschluß)«

und über Wasser

Arbeiterkampf in Deutschland

Unter Tage

Das Signal von Bischofferode schien zunächst ins Leere zu laufen. Der allgemein verbreiteten Parole »Bischofferode ist überall« entsprachen keine ebenso verbreiteten Kämpfe. Das hat sich geändert. Massenentlassungen und soziale Kürzungen lösten im Herbst Mobilisierungen aus, die allmählich Regierung und kapitalistische Planungen ins Wanken bringen (zu einigen haben wir sehr rudimentär einige Informationen zusammengestellt). Auch für die Gewerkschaften wird es schwieriger. Konnten sie die Bischofferoder Kumpel noch eiskalt abschmettern, geraten sie durch die Kämpfe im Westen immer stärker unter Druck. Im Konflikt um die Steinkohlebergwerke im Ruhrgebiet verliert die IG-Bergbau zunehmend die Kontrolle der Kämpfe.

Im September und Oktober kommt es gleichzeitig zu Kämpfen in ganz unterschiedlichen Bereichen. Ende September hatte die Bundesanstalt für Arbeit gemeldet, daß immer mehr gutverdienende Facharbeiter und Angestellte arbeitslos werden. Die Bundesanstalt hatte mit einem durchschnittlichen monatlichen Arbeitslosengeld von 1688 Mark gerechnet. Mittlerweile liegt er bei 1800 Mark: Ein Indiz dafür, daß sich die Entlassungen nicht mehr auf »besondere Problemgruppen des Arbeitsmarktes« beschränken, wie es in den 80er Jahren hieß. Damit können die Unternehmer nicht mehr so leicht auf traditionelle Spaltungen setzen, die bisher funktionierten. Bei den Entlassungen in den 80er Jahren wurden vor allem ältere ausländische Arbeiter herausgedrängt, was von den verbleibenden Beschäftigten hingenommen wurde. Heute kommt es dagegen an einigen Punkten zu Vereinheitlichung.

Das gilt auch für die sozialen Leistungen. Das im Oktober von der Regierung beschlossene Sparprogramm, das Kürzungen bei den Zahlungen an Arbeitslose und SozialhilfeempfängerInnen vorsieht, brachte Arbeitergruppen auf die Straße, die sehr viel mehr Druck ausüben können, als die Arbeitslosen selber. Tausende Stahlarbeiter demonstrierten gegen das Sparprogramm, weil es den ausgehandelten Sozialplänen und der darin vorgesehenen Frühverrentung die Basis entzieht. Um Druck zu machen, blockierten sie gegen den Willen ihrer Gewerkschaftsvertreter Straßen und Autobahnen. In Bonn kamen 120 000 Bauarbeiter zusammen, weil die Regierung das Schlechtwettergeld kürzen will. Die Regierung mußte erfahren, daß die Spaltung in Beschäftigte und Arbeitslose nicht mehr funktioniert, wenn jedem vor Augen steht, wie schnell er selber auf Zahlungen des Sozialstaats angewiesen sein kann.

Parallel dazu gab es Aktionen von anderen Gruppen, die durch soziale Kürzungen oder Pläne der Liberalisierung im Rahmen der Europäischen Union angegriffen werden. Binnenschiffer blockierten über eine Woche Kanäle und Flüsse, um die Freigabe der Transporttarife zum Anfang des kommenden Jahres zu stoppen. Bauern blockierten Autobahnen und Grenzen. In vielen Städten gibt es Kampagnen gegen kommunale Kürzungen. Wie in Frankreich und Italien gibt es auch unter den Studenten wieder Bewegung. Das interessante an dieser Vielfältigkeit der Mobilisierungen ist, daß sie sich wechselseitig wahrnehmen. Nicht weil sie ihre Probleme als gemeinsame erfahren oder die Forderungen der anderen unmittelbar verstehen. Sondern weil sie sich als Kämpfende erleben. Wenn streikende Bergleute zur Blokkade der Binnenschiffer ziehen und aus Solidarität einen Lastkahn besetzen, wenn im Dortmunder Rathaus demonstrierende Stahlarbeiter auf protestierende SchülerInnen stoßen, die sich gegen die Schließung von Schwimmbädern wehren, wenn Opel-ArbeiterInnen in Bochum, die sich gerade selber in einem harten Konflikt mit ihrem Unternehmer befinden, zur Unterstützung der Bergarbeiter die nächstgelegene Straßenkreuzung vor dem Werk blockieren, dann drückt sich darin ein neues Gefühl für kollektive Macht im Kampf aus. Sie gehen nicht zusammen, weil sie lange über die Gemeinsamkeit ihrer Interessen nachgedacht hätten, sondern weil im Kampf die alltägliche Erfahrung der Konkurrenz umgedreht wird. Die jeweils besonderen Interessen wirken nicht mehr spaltend, weil im Kampfverhältnis klar wird, daß die Orientierung an den besonderen Interessen nur dem Feind dient. Die ArbeiterInnen sind nicht schwach, weil sie gespalten sind – sie sind gespalten, weil sie schwach sind.

In ihrer inhaltlichen Ausrichtung transportieren die Kämpfe viele dieser Spaltungen weiter mit sich. Die Arbeiter bei CASE bemühen sich, ihrem Unternehmer zu beweisen, daß sie produktiver als andere sind. Die Bergarbeiter werben bei ihren Aktionen mit der Wichtigkeit einer nationalen Kohleproduktion für das Land. Die DASA-ArbeiterInnen erhoffen sich von mehr Rüstungsproduktion eine Lösung ihrer Misere. In ihren praktischen Aktionen gehen die ArbeiterInnen teilweise über diese Beschränkungen hinaus, aber es ist wichtig, sie innerhalb der Arbeiterdiskussion zu überwinden.

Aufschwung der Kämpfe – Krise der Linken

Gegenüber den Möglichkeiten und den Perspektiven, die in den aktuellen Mobilisierungen liegen, bleibt die linke Debatte weit zurück. In ihrem momentanen Zustand schaffen es die linken Kräfte nicht, in diesen Bewegungen präsent zu sein, mit den ArbeiterInnen die bisherigen Schranken der Kämpfe zu diskutieren, der systematischen Unterdrückung von Information entgegenzuarbeiten und Verbindungen zwischen unterschiedlichen Gruppen von ArbeiterInnen herzustellen. Das ist heute enorm wichtig, denn von allen Seiten wird daran gearbeitet, die neue Dynamik in diesen Kämpfen zu unterdrücken. Die Medien berichten sehr selektiv, manche Aktionen tauchen überhaupt nicht auf. Die Gewerkschaften schotten die einzelnen Betriebe voneinander ab, um die Belegschaften besser kontrollieren zu können. Und der Staat stellt sich darauf ein, gegen Arbeiteraktionen härter vorzugehen.

Kontrollierte Militanz?

An den neuen Aktionen fällt auf, daß sie den Rahmen des legalen Protestes verlassen. Die Blockade von Autobahnen ist zur allgemein beliebten Aktionsform geworden. Bergarbeiter besetzen ein Stromkraftwerk, was normalerweise ein Fall für den inneren Notstand wäre. Der Staat hält sich zurück, denn die meisten Aktionen stehen unter der Kontrolle der Gewerkschaften, werden mit den Ordnungskräften vorher abgesprochen und geregelt beendet – wie es z.B. ganz offensichtlich bei der Besetzung des Kraftwerks in Bergkamen der Fall war. Den Gewerkschaften wird zugestanden, daß solche Aktionen nötig sind, um der Wut der ArbeiterInnen ein Ventil zu geben.

Bei den letzten Aktionen kommt es aber immer öfter zu Punkten, an denen die Gewerkschaft die Kontrolle verliert. Stahlarbeiter biegen aus einer Demonstration plötzlich ab und machen – unplanmäßig – eine Autobahn dicht. Sie weigern sich, die Aktion auf Anordnung ihrer Gewerkschaftsvertreter zu beenden. Bei den letzten Aktionen der Bergarbeiter im Ruhrgebiet am 11. November werden Gewerkschaftsfahnen verbrannt. Der Vorsitzende der IG-Bergbau macht seinen ganzen Einfluß geltend, den Arbeitern die Vier-Tage-Woche ohne Ausgleich als einzige Lösung aufzudrängen, während den Arbeitern bei den Streiks klargeworden ist, daß sie ihre Möglichkeiten, Druck zu machen, noch längst nicht ausgeschöpft haben. Gegen die Anordnung der Gewerkschaft setzen die Arbeiter einiger Zechen die Aktion bis zum nächsten Tag fort.

In dieser Situation wird es für den Staat gefährlich, Aktionen zu dulden, die in seine Machtbefugnis eingreifen. Der nordrhein-westfälische Innenminister Schnoor kündigt an, daß er in Zukunft Autobahnblockaden nicht mehr dulden wäre. Schon jetzt laufen gegen einige Arbeiter Verfahren wegen Landfriedensbruch. Staatliche Abschreckung und Repression wird nötig, wenn die gewerkschaftliche Kontrolle nicht mehr funktioniert.

DASA

»Ich habe mich von allem verabschiedet, von meiner Karriere, von meinem Haus, ich kämpfe nur noch für das Werk.«

(Ein 36jähriger DASA-Ingenieur aus Lemwerder)

Am 20.10.93 kündigte die DASA (Deutsche Aerospace Aktiengesellschaft, im Besitz von Daimler-Benz) an, sechs Werke zu schließen und von den insgesamt 80 000 Beschäftigten 16 000 zu entlassen.

Daimler hatte in den letzten Jahren mehrere Konkurrenzfirmen aus dem Bereich Flugzeugbau in die DASA reingekauft. Ein Rausschmiß aus der DASA bedeutet z.B. für viele FlugzeugbauerInnen, daß sie in ihrem Job in der BRD kaum noch arbeiten können.

Dementsprechend heftig waren an verschiedenen Standorten die Reaktionen: in Lemwerder bei Bremen besetzten DASA-Beschäftige das Werkstor, um den Abtransport von Maschinen zu verhindern und legten die Fähren über die Weser und den Autobahnverkehr lahm.

In Neuaubing bei München sollen sämtliche 1160 Beschäftige, überwiegend FacharbeiterInnen, rausgeschmissen werden. Für die ArbeiterInnen kommt das völlig überraschend, da alle wesentlichen Fertigungssäulen (Blech, Zerspanung, Kunststoff) bisher die Auslastung des Werkes gesichert haben und technisch auf modernem Stand sind.

Bereits am Tag der Entlassungsankündigung blockierten 600 Beschäftigte von DASA-Neuaubing eine Straße in der Münchner Innenstadt. Am 25.10. zog die Belegschaft geschlossen zur zentralen Kreuzung von Neuaubing. Nach einstündiger Blockade marschierten 700 ArbeiterInnen zur 11 km (!) entfernten Donnersberger Brücke (eine der am meisten befahrenen Brücken der BRD) und ließen dort fast zwei Stunden kein einziges Fahrzeug durch. Die BlockiererInnen forderten von der bayrischen Landesregierung, einen kompetenten Vertreter zur Diskussion auf die nächste Betriebsversammlung zu schicken, die drei Tage später stattfinden sollte. Zu diesem Termin war die Versammlungshalle mit zahlreichen Transparenten verziert, viele Beschäftige hatten Trillerpfeifen o.ä. mit. Auch Delegationen aus anderen DASA-Werken waren da. Die Vertreter des Landes Bayern und besonders der des DASA-Vorstands wurden niedergeschrien, die Versammlung nach vier Stunden ohne irgendwelche Zusagen des Konzerns abgebrochen.

Diese und weitere Protestaktionen vor der DASA-Zentrale und der bayrischen Staatskanzlei haben den Daimler-Benz-Konzern noch nicht zur Rücknahme seiner Entlassungspläne gebracht.

CASE

4½ Wochen Betriebsversammlung

Der Kampf gegen die Schließung von CASE International in Neuss

Die Firma CASE International produziert in Neuss Traktoren und Dieselmotoren. Das Werk im Neusser Hafen existiert schon seit 1908 und wurde 1985 von Case übernommen. Anfang der 80er Jahre arbeiteten hier noch fast 6000 Leute und auch der Anteil der ausländischen Arbeiter – vor allem aus Portugal und der Türkei – war höher als heute. Heute liegt er bei 30 Prozent und die Belegschaft ist durch ständigen Abbau auf 1400 geschrumpft. Im Juli war ein Sozialplan für die Abfindung weiterer 400 Arbeiter abgeschlossen worden, das Unternehmen hatte dafür den Erhalt des Standortes und Neuinvestitionen zugesichert.

Als schnell klar wurde, daß das Werk nur noch bis zum Auslaufen des aktuellen Traktormodells produzieren sollte, entschloß sich der Betriebsrat, die Möglichkeiten des Betriebsverfassungsgesetz auszuschöpfen. Dieses Gesetz wurde geschaffen, um die Kooperation und den sozialen Frieden in der Produktion abzusichern. Die Arbeiter bei CASE haben gezeigt, daß es sich mit genügend Entschlossenheit zum Mittel des Arbeitskampfs umfunktionieren läßt. Das Gesetz regelt, daß viermal im Jahr Betriebsversammlungen abgehalten werden müssen – es sagt aber nichts über Länge und Ort dieser Versammlungen aus.

Die Betriebsversammlung bei CASE am 7. Oktober wurde am nächsten Tag fortgesetzt und am nächsten Tag und ... Gesprächsstoff gab es genug, solange der Unternehmer keine Zusage zur Aufrechterhaltung des Standortes machte. Ab und zu zogen die ArbeiterInnen in die Innenstadt oder vor das Rathaus, um dort die Betriebsversammlung abzuhalten. Einmal mit 40 Traktoren nach Bonn, um vor der amerikanischen Botschaft zu demonstrieren. Gelegentlich teilten sich die Arbeiter in Gesprächskreise auf – um z.B. zu diskutieren, wer weitermachen würde, wenn der Unternehmer die Lohnzahlung verweigern würde. Etwa die Hälfte war dafür.

Die Unternehmensleitung drohte zwar mit der Einbehaltung der Löhne, wies auf einen täglichen Verlust von 5 Mio. Mark hin, hielt sich aber zurück, da die Aktion von der gesamten Belegschaft bis hin zu einigen ebenfalls betroffenen leitenden Angestellten unterstützt wurde. Dieser legale »Streik« traf das Unternehmen deshalb besonders hart, weil Case seine Schlepper in einem europäischen Produktionsverbund herstellt. Getriebe und Kabine für Neuss kommen aus Frankreich, in Neuss werden die Motoren für die Werke in Frankreich und England produziert. Dadurch stand während der Neusser Betriebsversammlung die Produktion in allen europäischen Werken. Zu den Arbeitern in den französischen Werken gab es gute Kontakte, allerdings nicht zu denen in England.

Ein Grund dafür ist die unmittelbare Standortkonkurrenz, auf die sich auch der Betriebsrat in Neuss eingelassen hat. Das Unternehmen beabsichtigt, die Schlepperproduktion in Neuss nach der Schließung in das englische Werk zu verlegen. Statt zu versuchen, mit den Arbeitern in England einen gemeinsamen Kampf zu entwickeln, spielte der Betriebsrat beim Standortpoker mit. Er sammelte Geld und finanzierte damit das Gutachten einer Unternehmensberatungsfirma, demzufolge die Produktivität im deutschen Werk höher als im englischen sei.

Um so größer war die Empörung, als der Europachef von CASE den Arbeitern auf einer Betriebsversammlung erklärt, daß ihn das überhaupt nicht interessiere. Die Versammlung fand nicht wie sonst auf dem Werksgelände, sondern in einem nahegelegenen Nobelhotel statt – »Der hatte Schiß, zu uns zu kommen. Da hätte er im Notfall keinen Abgang hinter die Bühne machen können«, erklärt ein Arbeiter. Unter dem Druck der mit Trillerpfeifen ausgestatteten Belegschaft zeigt sich die Firmenleitung verhandlungsbereit. Der Betriebsrat unterbricht daraufhin die Betriebsversammlung für unbestimmte Zeit, um die Verhandlungen nicht zu gefährden. Andere sagen, die Aktion wäre nicht länger kontrollierbar gewesen. Das können wir von außen nicht beurteilen, aber im Gespräch mit einigen Arbeitern wurde deutlich, daß nicht alle Arbeiter so wie der Betriebsrat dazu bereit sind, sich für die Konkurrenzfähigkeit der Firma mit eigenen Rationalisierungsvorschlägen einzusetzen. Nach der Betriebsversammlung mit dem Europachef antwortet ein Arbeiter auf die Frage, ob sie jetzt weitermachen: »Klar machen wir weiter. Wer will den jetzt noch produzieren. Sie wollen immer, daß wir Qualität bauen. Aber die bekommen sie jetzt nicht mehr! ... Entweder die Firma macht uns kaputt, oder wir machen die Firma kaputt!«

& Klitsche

Zu wenig Lohn bei Pizza-Blitz

aus: Kritik und Widerstand Nr. 25/1993

Seit Jahren arbeiten die Telefonistinnen und FahrerInnen beim Pizza-Blitz für acht Mark die Stunde. Die Leute, die ihre eigenes Auto zum Arbeiten benutzen, erhalten 40 Pfennig Kilometergeld. Das ist Hohn und Spott, wenn man sich vor Augen hält, daß die Leute erstens Nachtarbeit leisten müssen und zweitens zu bestimrnten Stoßzeiten unter immensem Streß stehen. Die Telefonistinnen müssen zum Teil vier Telefone auf einmal bedienen, ganz nebenbei den Computer füttern und die Fahrtrouten für die FahrerInnen zusammenstellen. Wenn die fahrenden KollegInnen nicht das Trinkgeld mit ihnen teilten, würden sie nach fünf Stunden mit nur 40 Mark nach Hause gehen. Als vor ein paar Wochen der Chef die Dreistigkeit besessen hat, einen Zettel an die Pinnwand zu hängen, auf dem zu lesen war, daß, wer am Wochenende nicht arbeiten will, auch in der Woche nicht zu arbeiten braucht, haben einige angefangen über die Arbeitsbedingungen und die Bezahlung nachzudenken. Zuerst wurde ebenfalls ein Zettel an die Pinnwand gehängt auf dem stand: »Dann mußt Du auch mal mehr bezahlen!«, der von vielen an dem Abend Arbeitenden unterschrieben wurde. Im weiteren Verlauf wurde ein Forderungskatalog erarbeitet, der u.a. einen Stundenlohn von zehn Mark fordert sowie eine Erhöhung des Kilometergeldes auf 55 Pfennig. Die Forderungen wurden von den allermeisten unterzeichnet. Die Diskussion über die Form der Durchsetzung hat ergeben, daß viele bereit waren, in letzter Konsequenz zu streiken.

Zu all dem kam es nicht, denn einer der »Kollegen« hielt es nicht für nötig, sich für eine Verbesserung für alle einzusetzen, und zog es stattdessen vor, dem Chef alles im Vorfeld zu berichten. Das Ergebnis war, daß drei Leuten ohne Erklärung fristlos gekündigt wurde. Das wird nicht widerstandslos hingenommen! Die drei Gekündigten haben sich mit einem Anwalt in Verbindung gesetzt und erfuhren das Gegenteil der allgemeinen Annahme, daß man als JobberIn ohne schriftlichen Vertrag keine Rechte habe.

»Keine Angst vor Personalchefs« – Neuauflage des Faltblatts zum Arbeitsrecht geplant

Wir planen, recht bald eine überarbeitete und aktualisierte Fassung unseres Faltblatts zum Arbeitsrecht *»Keine Angst vor Personalchefs und Arbeitsgerichten«* – möglicherweise zusammen mit anderen Gruppen – in verschiedenen Sprachen herauszugeben. Unten stehend haben wir schon mal auf drei interessante Änderungen hingewiesen.

Aus diesem Grund sind wir daran interessiert, möglichst viele Berichte über arbeitsrechtliche Streitigkeiten und ihren Ausgang zu bekommen (es können auch Berichte sein, die zeigen, daß eine direkte Aktion viel mehr bringen kann als der vereinzelnde Weg über die Gerichte, z.B. wenn die KollegInnen sich weigern weiterzuarbeiten, wenn du gekündigst wirst).

1. Neue Kündigungsfristen

Im Mai 1990 hatte das Bundesverfassungsgericht entschieden, daß die unterschiedlichen Kündigungsfristen für ArbeiterInnen und Angestellte gegen den Gleichheitsgrundsatz der Verfassung verstoßen. Der Gesetzgeber wurde beauftragt, bis Juni 1993 eine neue gesetzliche Grundlage zu schaffen. Seit dem 8. Oktober 1993 gilt nun ein neues Kündigungsfristengesetz. Für die ArbeiterInnen bedeutet es eine deutliche Verbesserung gegenüber der bisherigen zweiwöchigen Kündigungsfrist, für Angestellte eine Verschlechterung.

Ein Arbeitsverhältnis kann nun mit einer Frist von vier Wochen zum 15. oder zum Ende eines Kalendermonats gekündigt werden.

Wirst du z.B. am 19. eines Monats vom Chef gekündigt, dann läuft die Kündigungsfrist bis zum Ende des folgenden Monats!

Wie bisher sind natürlich Ausnahmen vorgesehen: a) Bist du für höchstens drei Monate eingestellt worden, kann wie bisher die Kündigungsfrist vertraglich verkürzt werden. b) beschäftigt dein Chef in der Regel nicht mehr als zwanzig Leute (dabei zählen nur ArbeiterInnen, die in der Woche mehr als zehn oder im Monat mehr als 45 Stunden arbeiten), so kann die Kündigungsfrist verkürzt werden, aber nicht unter vier Wochen.

2. Anspruch auf Lohnfortzahlung für geringfügig Beschäftigte

Bisher galt laut Gesetz, daß nur diejenigen ArbeiterInnen einen Anspruch auf Lohnfortzahlung im Krankheitsfall haben, die wöchentlich mehr als zehn oder monatlich mehr als 45 Stunden arbeiten. Das Bundesarbeitsgericht hat schon vor zwei Jahren entschieden, daß diese Bestimmung gegen den EWG-Vertrag verstößt (5 AZR 598/90). Nur rumgesprochen hat es sich noch nicht. Immer wieder wird Leuten mit dem Hinweis auf ihre »geringfügige« Beschäftigung der Lohn bei Krankheit verweigert. Es ist daher wichtig, allen Bekannten, den Putzfrauen im eigenen Betrieb oder den JobberkollegInnen klarzumachen, daß sie sich dieses Geld holen können!

3. Westlohn auf West-Baustelle

Ostdeutsche Bauarbeiter, die auf westdeutschen Baustellen arbeiten, haben für diese Zeit Anspruch auf den West-Lohn. Das hat das Bundesarbeitsgericht in Erfurt entschieden. Das Gericht gab des Klage eines Bauarbeiters aus Sachsen-Anhalt statt. Er hatte für seine Arbeit auf einer Baustelle in Niedersachsen statt des Ostlohns von gut 17 Mark den Westlohn von 22,14 Mark verlangt.

Das BGA stützte sein Urteil auf den in beiden Teilen Deutschlands gültigen Rahmentarifvertrag für das Baugewerbe. Danach ist der am Ort der Baustelle übliche Lohn zu zahlen (AZR 316/93).

Italien:

Staatskrise und soziale Kämpfe

Hohe Stimmenanteile für den faschistischen MSI bei den letzten Kommunalwahlen nach dem Zusammenbruch des alten Parteiensystems. Welche neuen Kräfte bilden sich auf der politischen Ebene heraus? Wohin orientieren sich die ArbeiterInnen?

Italiens sanfte Revolution

Lange war in Italien nicht mehr so viel die Rede von Revolution wie in den letzten Jahren. Das Land scheint sich auf dem Weg von einer politischen und sozialen Ordnung zur nächsten zu befinden. In Italien vergleichen Journalisten die gegenwärtige politische Krise schon mit dem Übergang vom Faschismus zur Demokratie und bezeichnen die alte Ordnung seelenruhig als Regime, obwohl sie lange zu ihren eifrigsten Unterstützern zählten. Die Regierungsparteien der 80er Jahre sind am Ende. Die Christdemokratie hat bei den letzten Wahlen nur noch zehn Prozent bekommen und sich aufgelöst, und ein Großteil der Führung der Sozialisten ist in den Knast gewandert. Politiker werden auf der Straße angepöbelt und aus Restaurants verjagt. Es ist sogar Blut geflossen: Rund zehn in Skandale verwickelte führende Politiker und Unternehmer haben sich (oder wurden) umgebracht, und Bombenanschläge mit ungeklärtem politischen Hintergrund häufen sich.

Die Untertanen sind in dieser sanften Revolution seltsam passiv. Sie nehmen an der Revolution vor dem Fernseher teil, wo sie den zahllosen Sendungen über die Untaten des alten Regimes lauschen. Sie stimmen für das Mehrheitswahlrecht, das dem alten Parteien- und Klientelsystem den Boden entziehen soll, und fühlen sich vertreten von den neuen Politikern, die aus der Krise auferstehen.

Die politische Vertretung reorganisiert sich in Windeseile. Aus der Krise der Christdemokratie (*DC*) gehen verschiedene Strömungen hervor: ein Sammelbecken linker Moralisten (*Rete*), das besonders im von der politisch-mafiösen Korruption verwüsteten Süden stark ist, ein Sammelbecken der moralistischen Mitte (*Popolari per la Riforma*) und ein Sammelbekken der Funktionäre, die wieder den Namen des *DC*-Vorgängers aus den 40er Jahren benutzen (*Partito Popolare*). Überreste der kleinen, laizistischen und neoliberalen Parteien der Regierungskoalition (*PRI, PLI, PSDI, PSI*) reorganisieren sich in Konkurrenz dazu als *Alleanza Democratica*.

In Norditalien stößt mit der *Lega Nord* eine populistische Kraft in das Vakuum. Mit einer Mischung aus Rassismus, Parteienkritik und Neoliberalismus versucht sie, die selbständigen ArbeiterInnen (aber auch FacharbeiterInnen) um die Kleinunternehmer zu scharen. Wegen ihrer nordeuropäischen und anti-süditalienischen Rhetorik kann die *Lega* im Süden nicht landen. Dort etablieren sich als rechtes Pendant die Mussolini-Erben vom *MSI*, die Italien statt Europa ins Zentrum ihrer Ideologie stellen. Inzwischen fördert sie der bisherige Craxi-Freund Berlusconi (nach Bertelsmann größter Medienkapitalist Europas).

Die Kommunistische Partei (*PCI*) hat sich aufgelöst in eine sozialdemokratische Partei (*PDS*), die tendenziell mit der *AD* koaliert, aber auch um die gleichen Wähler konkurriert, und eine Partei der staatsfixierten Linken (*Rifondazione Comunista*), die den alten *PCI* beerben und gleichzeitig Bezugspunkt für die diffuse Opposition in der Gesellschaft sein will. Mit *Rifondazione* eng verbunden sind auch die linken Strömungen innerhalb der staatstreuen Gewerkschaften (besonders der *CGIL*).

Auf jeden Fall wird im neuen System, der *Zweiten Republik*, die Macht des Parlaments zugunsten der Gerichte, der Regierung und des Präsidenten beschnitten werden. Das Netz der Vermittlungen soll gekappt, der Sumpf der Loyalitäten, Korruptionen und Stimmenkäufe ausgetrocknet werden.

Warum nimmt die politische Krise in Italien so dramatische Züge an? In Italien soll die Arbeiterklasse für denselben Weltmarkt zugerichtet werden wie in Frankreich oder in der BRD; hier wie dort dienen die »Konvergenzkriterien« des Maastrichter Vertrages und die internationale Krise als Orientierungsrahmen und Druckmittel. Warum also so eine radikalisierte Staatskrise, ein Regimewechsel, der eher an das »Ende des Realsozialismus« erinnert? Die folgenden Erklärungsversuche sind zugegebenermaßen widersprüchlich - denn die Situation ist schwierig zu verstehen. »Die Krise in Italien verschärft sich in den letzten Wochen immer mehr, aber weder die herrschenden Klassen noch die Werktätigen entwickeln klare Antworten«, schrieb letzte Woche ein Genosse aus Italien.

Der (nord)italienischen Arbeiterklasse ist es in den achtziger Jahren gelungen, einen Lebensstandard wie in Nordwesteuropa durchzusetzen. Es gab so etwas wie einen ungeschriebenen Sozialpakt, ein System von Garantien, das mit den riesigen italienischen Staatsbetrieben und einem über die Parteien vermittelten Posten- und Klientelsystem verflochten war. Die herrschende Klasse in Italien hat schon in den achtziger Jahren eine Reihe von koordinierten Angriffen auf die Arbeitereinkommen unternommen; sie blieben aber letzten Endes doch immer im Netz der Vermittlungen hängen. (Der Sozialist Craxi war einst als großer Modernisierer angetreten. Seine Pläne zur Durchsetzung der *Zweiten Republik* blieben schon im Ansatz stecken, und die Sozialistische Partei tauchte schließlich am tiefsten in den Sumpf ein.)

Als einziges Land Europas verfügte Italien bis vor kurzem über keine Arbeitslosenversicherung für alle; dafür gab es ein kompliziertes System von Möglichkeiten an Geld zu kommen, etwa in mittlerem Alter in Erwerbsunfä-

higkeitsrente zu gehen, wenn man mehrere Wochen pro Jahr Arbeit in der Landwirtschaft nachweisen konnte. Gerade im Süden konnte (und mußte) man sich auf unterschiedliche Weise auf das Klientelsystem der herrschenden Partei (*DC*) beziehen – ob man seine Stimme an die Mafia verkaufte oder Arbeitslosendemos und brennende Barrikaden organisierte. (Daran knüpfte *Lega*-Chef Bossi an, als er sagte: Keine Lira für Crotone, dahinter steckt nur das alte Parteiensystem (siehe *Wildcat* 62).

Die neue Ordnung kündigt diesen Pakt auf. Die allgemeine Durchsetzung der »ökonomischen Logik« und die dafür nötigen Privatisierungen sind nur möglich, wenn der bisherige Staat, seine mafiosen Verflechtungen und seine parasitären Führungsschichten beiseite geräumt werden. Wie tief der Bruch gehen muß, beweisen die Politiker in den Knästen und auf den Friedhöfen.

Umbau in der Industrie und moderner Sozialstaat

»Innerhalb eines einzigen Jahres haben die Rezession und die Wirtschaftspolitik der Regierung zu den größten Einschnitten bei der Beschäftigung, bei Löhnen und Einkommen in Italien seit mindestens 60 Jahren geführt, die sich eigentlich nur mit den Maßnahmen der faschistischen Regierung in den zwanziger Jahren vergleichen lassen. Deindustrialisierung und Beschäftigungsnotstand erfassen praktisch das ganze Land, und auch die öffentliche Ordnung ist in einigen Gegenden gefährdet (Crotone ist weder die erste noch die letzte Sozialrevolte in diesen Monaten). Chemie-, Gummi-, Stahlindustrie und Bergwerke, vor allem in den wenigen Industriezentren des Südens, stecken in der Krise; aber Textil-, Autozuliefer-, Luftfahrt- und Teilen der Lebensmittelindustrie geht es nicht besser. In Piombino und bei *Alenia*, *Pirelli* und *Enichem* hat die Krise zu äusserst harten und verzweifelten Kämpfen geführt, aber sie endeten fast immer in Niederlagen, weil die Produktion sofort nach einer gewissen Übergangszeit dichtgemacht wurde. Auch im Dienstleistungssektor wird jetzt entlassen, und nun werden auch Manager, Angestellte und Techniker zu Zehntausenden arbeitslos. Eine Strategie des Kapitals oder der herrschenden Klasse ist nicht zu erkennen. Die italienische Unternehmerklasse kassiert alle Wettbewerbsvorteile, die die Situation bietet und nach denen sie vielleicht, frei nach Woody Allen, »nie zu fragen wagte« – oder nicht zu hoffen –, während die Regierenden auf uralte Bereiche zurückgreifen (Autobahnen, Hochgeschwindigkeitszüge, Kraftwerke), ohne den Funken einer innovativen Idee, wie eine mittel- oder langfristige Industriepolitik aussehen könnte. *Fiat* bindet sein Schicksal an den *Punto* und an die technologisch-organisatorischen Wunder, die es sich von dem Werk auf der grünen Wiese in Melfi erwartet, von der Personalpolitik im japanischen Stil mit ihren Einbindungstechniken, mit schlanker Produktion, Just-in-time und totaler Qualität. Aber im Kern beruht das Ganze auf niedrigen Löhnen und hoher Flexibilität der Arbeitskraft. Sie pokern also auf der Basis von etwas Sicherem, Konkretem, Überprüfbarem. Andererseits muß sich erst noch zeigen, ob der *Punto* am Markt ankommt: Die vier Millionen Stück, die bis zum Jahr 2000 produziert werden sollen, müssen erst noch verkauft werden. Die Autoindustrie wird im Süden ausgebaut, aber automatisch wird die Produktion in einigen Werken im Norden teilweise geschlossen werden: In Arese, Rivalta und Mirafiori zählen sie bereits an den Fingern ab, wen es diesmal erwischt.«

»Zusammengefaßt können wir sagen, daß Italien als System, nachdem es in den 80er Jahren scheinbar aufgeholt hatte, wieder zu einer Produktion mit geringer technologischer Spezialisierung in den mittleren und oberen Marktsegmenten und denen mit höchster Wertschöpfung zurückkehrt, d.h. zur Tradition der 50er und 60er Jahre mit niedrigen Löhnen und massiven öffentlichen Subventionen für die Privatindustrie. Ob damit ein Aufschwung gelingt, ist zweifelhaft, auch weil sich der weltweite Kontext mit Überschallgeschwindigkeit ändert und heute alle so produzieren können, von den Drachen des Fernen Ostens bis zu den neuen lateinamerikanischen Tigern (Chile, Argentinien, Mexiko).«

(*Collegamenti/Wobbly*, September 93)

Umbau des Sozialstaates hieß bisher in erster Linie Kostensenkung, um die immense Staatsverschuldung (123 Prozent des BSP; Maastricht erlaubt 60 Prozent) zu senken, was nur mit einer Schock-Behandlung möglich war. Langfristiges Ziel ist der Aufbau eines teilprivatisierten und effektiven Sozialversicherungssystems, das die Integration in die Arbeit fördert, statt die Nichtarbeit zu finanzieren.

Die Reaktionen auf das erste Spargesetz im Juli '92 waren im darauffolgenden Herbst die massenhaften Demonstrationen und Angriffe auf die Gewerkschaften als Mitunterzeichner dieses Pakts (siehe *Wildcat* 61). Die Umbaumaßnahmen gingen aber weiter und wiederum mit Teilnahme der Gewerkschaften, die am 3. Juli 93 einen neuen Sozialpakt abgeschlossen haben. Diese widersprüchliche Situation - die Gewerkschaften handeln als Teil des Staats und mobilisieren gleichzeitig die ArbeiterInnen für den Erhalt des Sozialstaats - setzt sich in den verschiedenen Mobilisierungen des Herbstes fort. »In der Krise des Etatismus liegen heute verschiedene Möglichkeiten: die Bestätigung von populistischen und im wesentlichen reaktionären Tendenzen; die Verschanzung der Untertanen in der Verteidigung der Logik des Sozialpakts - wenn auch teilweise in neuen Formen; das Wachsen von zumindest potentiell antikapitalistischen und antistaatlichen Bewegungen.«

(*Collegamenti/Wobbly*, September 93)

Brennender Phosphor und eine neue konzertierte Aktion

Viele ArbeiterInnen nahmen das neue Spargesetz und die fortgesetzte Deindustrialisierungspolitik nicht hin. So wurden die Gewerkschaften bei den Delegiertenwahlen in den Betrieben boykottiert, und mehrere zentrale Mobilisierungen brachten zehntausende auf die Straße. Am 25. September organisierten die Gewerkschaftslinken und die mit ihnen eng zusammenhängenden in Norditalien übriggebliebenen Strukturen der *selbsteinberufenen Fabrikräte* eine große Demo in Rom, an deren Spitze die Arbeiter aus Crotone liefen, was einen erheblichen Mobilisierungseffekt hatte. Die Demo wurde auch von den alternativen Gewerkschaften unterstützt.

Dann griffen die Gewerkschaften das Problem der Arbeitslosigkeit auf. Am 28. Oktober riefen die drei Gewerkschaftsverbände *CGIL-CISL-UIL* zum Generalstreik für die »korrekte« Umsetzung des Sozialpakts auf (den Unternehmer und Regierung angeblich falsch auslegten). Das Ziel war offensichtlich: Glaubwürdigkeit wiedergewinnen, Unzufriedenheit kanalisieren und das neokorporative Modell der gemeinsamen Wirtschaftslenkung durch Kapital und abhängige Arbeit durchsetzen. Die Gewerkschaften, die praktisch schon ihr Einverständnis zum neuen Spargesetz erklärt hatten, stellten in der Mobilisierung weder die Regierung noch die Unternehmer als Feind hin. Stattdessen schossen sie sich darauf ein, daß die Regierung die gerade eingeführte Mindeststeuer für selbständige Gewerbetreibende wieder zurückgezogen hatte. In Italien bezahlen die Lohnabhängigen den größten Teil der Steuern. Es ist in der Vergangenheit nie gelungen, die selbständigen Gewerbetreibenden zur Abführung von Steuern zu bringen. Auf die Einführung einer Mindeststeuer für alle Selbständigen reagierten diese im letzten Herbst mit Streiks. Die Steuer wurde zurückgenommen. Die Basisgewerkschaften lehnten aus diesem Grund die Teilnahme an der Mobilisierung zum Generalstreik ab: »Es ist eine Sache, wenn das Großkapital die Kleinindustrie fertigmacht und die Kleinunternehmer proletarisiert, aber es ist eine andere, wenn die institutionelle Arbeiterbewegung die Kraft der Lohnabhängigen benutzt, um als Verbündete des Großkapitals zu agieren.« Das führt nur zur Schwächung der ArbeiterInnen, die nicht gegen ihre Feinde kämpfen, sondern nur einen »legistisch oder sogar faschistisch geprägten Antiarbeiterblock stärken, in dem auch der Bereich der selbständigen Arbeit, der materiell schon proletarisiert

ist, in den Legismus und Faschismus gedrängt wird.« (*Umanità nova*, 24.10.93)

Zur Überraschung vieler Linker beteiligten sich aber an diesem Generalstreik und den Demos auch ArbeiterInnen aus den bedrohten Fabriken, Prekäre, Arbeitslose, StudentInnen und SchülerInnen: »Paradoxerweise waren auf der Straße eher die aus dem neokorporativen Pakt Ausgeschlossenen präsent als diejenigen, die er einschließt. (...) Aber genau wegen dieser Getrenntheit braucht der Gewerkschaftsapparat keine Angst vor der Straße zu haben. Die wahre Basis von *CGIL-CSIL-UIL* ist der isolierte, atomisierte Arbeiter, der allein nichts machen kann, der Dienstleistungskonsument.« (*Umanità nova*, 7.11.93)

Die Basisgewerkschaften mobilisierten auf ihren eigenen Generalstreik am 12.11.93, an dem sich allerdings im wesentlichen nur ihre eigene übliche Basis - vor allem ArbeiterInnen aus einigen Bereichen des öffentlichen Dienstes - beteiligte, viel weniger als an den Demos der institutionellen Gewerkschaften.

Das Jahr 1993 war ein Jahr der Kämpfe, wie es schon lange keines gegeben hat: im Frühjahr eine Serie von Streiks; im Herbst folgten die aufstandsartigen Streiks im Süden und viele nationale Mobilisierungen; hinzu kam die Bewegung der StudentInnen, die vor allem in Rom und in Süditalien viele Universitäten besetzt (»in Selbstverwaltung übernommen«) hat.

Die politische Krise des Regimes und der soziale Angriff auf alle Teile der Klasse hat bislang nicht zu einem Erstarken einer selbstorganisierten Klassenmacht geführt. Der Großteil der ArbeiterInnen - bis hin zu den StudentInnen und den Jugendlichen aus den *Centri Sociali* - bezieht sich (positiv oder negativ) auf die offiziellen Gewerkschaften: Ob sie sie wählen oder mit Bolzen und Kastanien bewerfen. »Einerseits wird immer offensichtlicher, wie radikal soziale Kämpfe und politische Vertretung voneinander getrennt sind; andererseits führt die Vertiefung der Krise dazu, daß die verschiedenen oppositionellen Kräfte immer passiver werden und um den progressiven Block herum zusammenrücken.« (ein Turiner Genosse, Dezember 93)

Auf politischer Ebene schält sich aus den Ereignissen der letzten Wochen folgende Entwicklung heraus: die Kandidaten der Rechten (*MSI*, *Lega*) bekommen hohe Stimmenanteile (Die Faschisten halten im Gegensatz zur Lega oder bestimmten Kapitalfraktionen an der Einheit Italiens fest; als Partei, die offiziell außerhalb des »Verfassungsbogens« stand, konnten sie in der Vergangenheit erfolgreich Demos gegen den korrupten Parteienstaat führen). In der Stichwahl sind sie bislang gegen Kandidaten des progressiven Blocks durchgefallen. Insgesamt ist die neue Sozialdemokratie im Kommen, um die Neuauflage einer Politik der Sozialpartnerschaft durchzusetzen, ohne die der Umbau des politischen und Produktionssystems kaum möglich sein wird.

Die angekündigten Massenentlassungen werden zu weiteren Konfrontationen führen; soviel ist bei dem aufgeheizten Klima in Italien sicher. Die Frage ist nur, welche neuen Kampfmittel die ArbeiterInnen dabei für sich entdekken, nachdem sie die alten inzwischen alle durch haben: Schraubenbolzen auf Gewerkschafter schmeißen, Betriebsschließungen militant verhindern, eigene alternative Gewerkschaften aufbauen oder nicht (das Cobas bei Alfa Romeo in Arese ist wieder in die *CGIL* eingetreten), Demos mit, ohne und gegen die Gewerkschaften, gewerkschaftlich organisierte und alternative »Generalstreiks« ...

Aus einem Flugblatt der Basisgewerkschaften:

Fiat: Profite und Schmiergelder

Vor einigen Wochen hat die Fiat-Spitze eine revolutionäre Entscheidung gefällt: Sie hat versprochen, keine Schmiergelder mehr an Parteien zu bezahlen.

Tatsache ist, daß Fiat sich nicht direkt verpflichtet hat, sich keine Schmiergelder mehr *zahlen zu lassen*.

»Unsere« Firma bekommt nämlich, wie immer, öffentliche Gelder, um neue Werke zu bauen, in denen die ArbeiterInnen eine totale Mobilität, niedrige Löhne und das Fehlen jeglicher Rechte »genießen« können.

Es ist völlig klar, daß die Unternehmer nicht, wie sie glauben machen wollen, »Opfer« der Politiker sind, sondern daß Fiat wie Olivetti und die anderen Unternehmer in großem Maßstab ins System der Schmiergelder verwickelt sind, das wir sowohl mit unseren Steuern als auch mit der Verschlechterung unserer Lebens- und Arbeitsbedingungen bezahlen.

Es muß endlich gesagt werden, daß Cgil-Cisl-Uil Teil dieses Systems sind, daß ihre Unterwürfigkeit den Unternehmern gegenüber sie *faktisch* zu Komplizen all dessen, was passiert ist, macht, daß sie nicht die unabhängigen Interessen der ArbeiterInnen vertreten.

Was hat die Politik von Fiat, die Umstrukturierung, die totale Qualität für die ArbeiterInnen bedeutet? Beschäftigungsrückgang, Mobilität, Cassa Integrazione.

Wie haben Cgil-Cisl-Uil in den letzten Jahren darauf reagiert? Sie haben die Politik von Fiat akzeptiert, die Zusammenarbeit von Regierung und Unternehmern gestützt, sie haben die Kämpfe der ArbeiterInnen isoliert gelassen, wie vor einem Jahr bei Lancia in Chivasso.

Heute behandeln Cgil-Cisl-Uil Cassa Integrazione, vorzeitigen Ruhestand und Mobilität im Einvernehmen mit Fiat und zwingen die ArbeiterInnen faktisch, Mitglied zu werden, damit sie bei den individuellen Verhandlungen mit dem Unternehmer unterstützt werden.

Cgil-Cisl-Uil haben die Gewerkschaft zu einer Unternehmer-Dienstleistung gemacht.

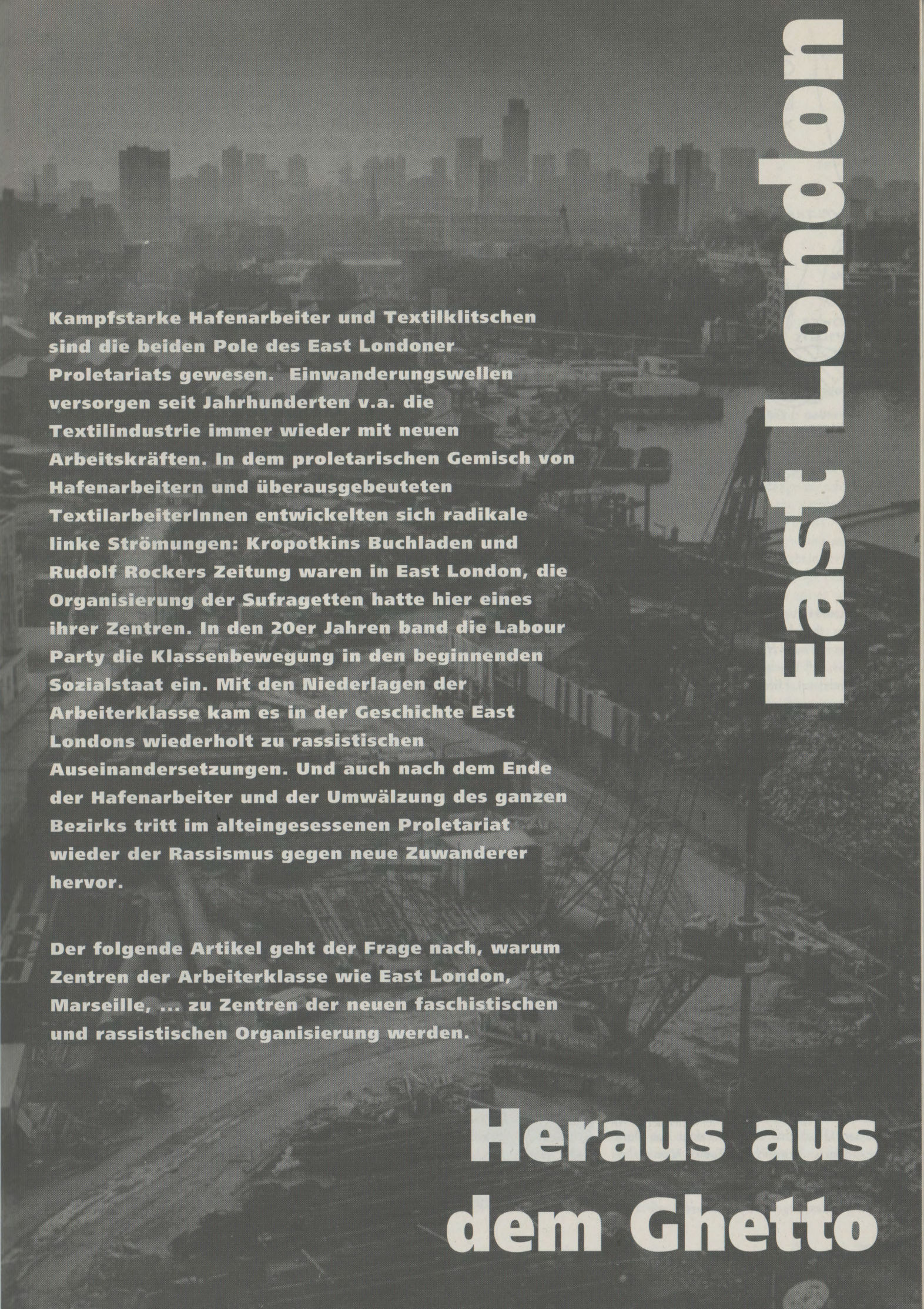
In dieser Situation haben die ArbeiterInnen also keine Gewerkschaft, keine Vereinigung, die ihre Interessen verteidigt. Wir müssen den Kurs umdrehen, wir müssen uns von unten organisierten, die Delegiertenwahlen boykottieren, unsere Interessen in den Abteilungen und in der Fabrik verteidigen, für die Verringerung der Stundenzahl und gegen die Mobilität kämpfen.

Jetzt landet Romiti [Fiat-Chef] in der Scheiße, obwohl Fiat über Moral schwatzt, und wir weinen ihm ganz sicher nicht nach. Wir dürfen aber nicht passive Zuschauer bleiben, wir dürfen nichts delegieren, wir müssen die Initiative wieder in die Hand nehmen.

Wenn es stimmt, daß manchmal auch die Reichen weinen, müssen wir unsere Situation verändern, und dazu müssen wir uns organisieren.

Jetzt ist der Moment, um die unabhängige Basisgewerkschaft der ArbeiterInnen aufzubauen.

Aufruf zur Versammlung (Ort, Datum)
CUB - Rappresentanze di Base - Sindacato Novanta

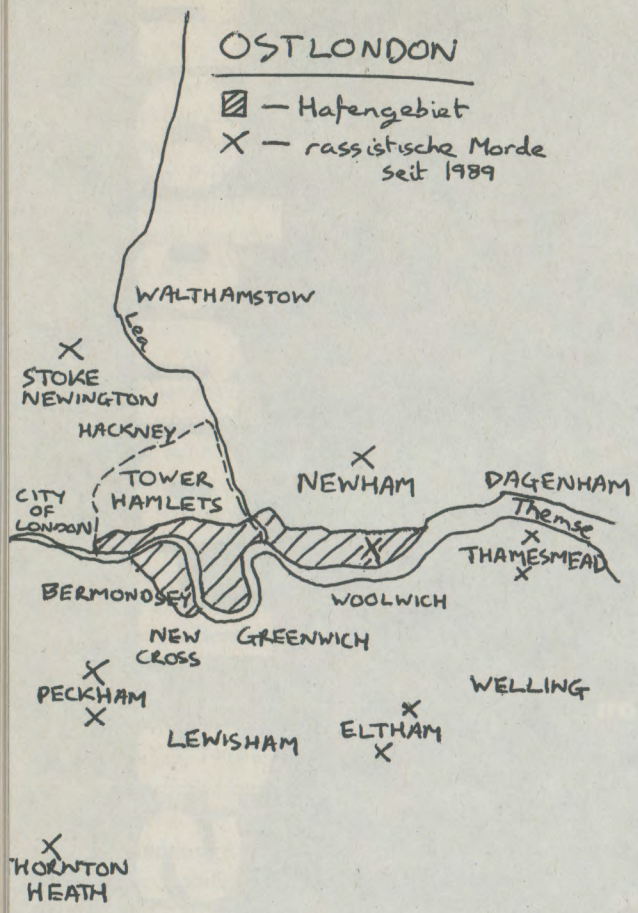


East London

Kampfstarke Hafenarbeiter und Textilklitschen sind die beiden Pole des East Londoner Proletariats gewesen. Einwanderungswellen versorgen seit Jahrhunderten v.a. die Textilindustrie immer wieder mit neuen Arbeitskräften. In dem proletarischen Gemisch von Hafenarbeitern und überausgebeuteten TextilarbeiterInnen entwickelten sich radikale linke Strömungen: Kropotkins Buchladen und Rudolf Rockers Zeitung waren in East London, die Organisierung der Sufragetten hatte hier eines ihrer Zentren. In den 20er Jahren band die Labour Party die Klassenbewegung in den beginnenden Sozialstaat ein. Mit den Niederlagen der Arbeiterklasse kam es in der Geschichte East Londons wiederholt zu rassistischen Auseinandersetzungen. Und auch nach dem Ende der Hafenarbeiter und der Umwälzung des ganzen Bezirks tritt im alteingesessenen Proletariat wieder der Rassismus gegen neue Zuwanderer hervor.

Der folgende Artikel geht der Frage nach, warum Zentren der Arbeiterklasse wie East London, Marseille, ... zu Zentren der neuen faschistischen und rassistischen Organisierung werden.

Heraus aus dem Ghetto



In diesem Herbst brach die Wahl eines Mitgliedes der *British National Party (BNP)* zum Stadtrat in *Tower Hamlets/Eastlondon* mit dem Mythos, daß Faschismus nur ein Problem des Festlandes sei. Hierzu gab es die gewalttätigsten Demonstrationen seit den *Polltax*krawallen. *East London* ist ein komplexes Stadtgebiet mit einer interessanten Geschichte. Der Aufstieg der *BNP* in *East London* ist ein bisher einzigartiges Phänomen in GB. Um *East London* zu verstehen, geht der folgende Text sehr ins Detail. Zuerst gehe ich auf die Geschichte des Bezirkes ein und gebe einen Überblick über die Veränderungen in den letzten Jahrzehnten. Am Ende steht eine Beschreibung des Anwachsens der *BNP* seit 1989.

Der Osten Londons

Generell kann man sagen, je näher Du am Zentrum oder der Themse wohnst, desto wahrscheinlicher ist es, daß du arm bist oder einer ethnischen Minderheit angehörst. Das ehemalige Hafengebiet breitet sich auf einer Länge von 10 km, direkt im Anschluß an das Finanzzentrum, Richtung Osten aus. Das nördlich des Flusses gelegene Hafengebiet ist Teil der Stadtbezirke *Tower Hamlets* und *Newham*. Weiter im Osten liegt der Arbeitervorort *Dagenham*, dessen Geschichte und Charakter von Ford bestimmt ist. Nördlich von *Tower Hamlets* liegen weitere proletarische Viertel wie *Hackney*, *Stoke Newington* und *Walthamstow*. Südlich des Flusses liegen Arbeiterviertel wie Bermondsey, New Cross und Woolwich. Weiter, im Südosten, schließen sich die »besseren« Viertel wie Eltham und Welling an. Wenn man sich die ethnische Zusammensetzung Ostlondons anschaut, sind die »Weißen« in den meisten Vierteln in der Mehrheit. Viele »Weiße« sind die Nachkommen irischer und schottischer Einwanderer, aber nur in *Hackney* gibt es noch eine irische Community. JüdInnen leben in mehreren Stadtteilen nördlich der Themse, aber nur in *Stoke Newington* besteht noch eine Enklave orthodoxer Juden. Schwarze (damit sind Leute aus Westindien oder Afrika gemeint) sind quer durch Ostlondon verstreut, aber konzentriert in *New Cross*, *Peckham*, *Lewisham* und *Woolwich* südlich des Flusses und in *Hackney* und *Stoke Newington* im Norden. AsiatInnen (in GB sind damit Menschen vom indischen Subkontinent gemeint) wohnen vornehmlich in *Tower Hamlets*, *Newham* und *Walthamstow*. Es gibt auch eine große Anzahl TürkInnen und KurdInnen in *Hackney*.

Tower Hamlets

Tower Hamlets liegt im Herzen *East Londons*. Es schließt 50% des ehemaligen Hafengebiets und des bekannten *East End*, das im 19. Jahrhundert das Ostlondon war, ein. Der unabhängige Bezirk (es gibt kein Gesamtstadtparlament von London) wurde 1965 aus mehreren kleineren Bezirken gebildet, die alle zu wenig Einwohner hatten. 1991 lebten dort 166 000 Menschen (zum Vergleich: 1902 hatten dort 450 000 Menschen gelebt). Am Fluß liegen die ehemaligen Hafengebiete von *Wapping*, *Limehouse*, *Poplar* und eine große Halbinsel, von einer Flußbiegung geschaffen, namens *Isle of Dogs*. Der Name stammt aus aus der Zeit, als die Könige dort ihre Jagdhunde trainierten. Nördlich des Hafens, im westlichen Teil des Bezirks, liegen die Viertel *Spitalfields*, *Whitechapel* und *Stepney*. In der östlichen Hälfte Bethnal Green, Bow und andere. Tendenziell wohnen AsiatInnen in der westlichen und Weiße in der östlichen Hälfte.

Das historische Einwanderungszentrum Großbritanniens

Das *Tower Hamlets*-Gebiet hatte immer mehr als anderen Gegenden Englands mit Einwanderungen zu tun. Unter den ersten Zuwanderern im 16. Jahrhundert waren flämische Brauer. Bis vor kurzem gab es in *East London* ein bedeutendes Brauereigeschäft. Ab dem späten 17. Jahrhundert kamen Hugenotten (französische protestantische Flüchtlinge) nach Ostlondon und arbeiteten meist als Handweber. Sie bekamen den Rassismus der englischen Weber zu spüren. Aber spätestens um 1800 waren sie voll integriert. Im 18. und 19. Jahrhundert kamen vor allem viele Iren und Engländer in die Hafengebiete, um zu arbeiten. Es gab anti-irische Aufstände im Jahre 1736. Die irischen und englischen Einwanderer fanden auch Arbeit in der Bauindustrie, den Schlachthöfen, den Gerbereien und der Klebstoffindustrie und später bei der Eisenbahn. Bis zum zweiten Weltkrieg waren die Hafengebiete dicht besiedelt von irischen Katholiken. Neben ihnen wohnten im 18. Jahrhundert aber auch schwarze Sklaven und ab dem 19. Jahrhundert ChinesInnen in *Limehouse*. Ab dem späten 19. Jahrhundert wanderten viele JüdInnen nach Ostlondon ein. Sie kamen aus Rußland und Polen, waren geflohen vor Armut und Pogromen, ihre Sprache war jiddisch. Zwischen 1881 und 1905 kamen 100 000 nach GB, deren erste Station der Hafen Ostlondons war. Sie waren von der Hafenarbeit weitgehend ausgeschlossen und arbeiteten deshalb in der Bekleidungsindustrie, oft in kleinen arbeitsintensiven Betrieben, den Sweatshops. Diese Arbeit wurde schlecht entlohnt und war oft Saisonarbeit. Bis nach dem zweiten Weltkrieg war die jüdische Gemeinde groß. Danach ging die Zahl schnell zurück, weil viele in »bessere« Viertel von Nordlondon, oder nach Israel weggingen. Jetzt gibt es nur noch ein paar ältere Leute. Als die JüdInnen gingen, wurden sie von den AsiatInnen ersetzt. Sie kamen aus Gujerat und sonstwo in Indien, aber vor allem aus Ostbengalien (heute Bangladesh). 1950 gab es 300 Bengalen in London, 1962 waren es 5 000 in *East London* und 1985 gab es mehr als 20 000 Bengalen allein in *Tower Hamlets*, ein Fünftel aller in GB lebenden Bengalen. Zur Zeit leben in *Tower Hamlets* mehr als 40 000 von ihnen, das sind 26% der dortigen Bevölkerung. Sie sind fast alle Moslems. Wie die Hugenotten und die JüdInnen vor ihnen, arbeiten viele in der Textilindustrie, einschließlich der Sweatshops, sowie in den unterschiedlichsten Dienstleistungen. Die Straße Brick Lane ist das Zentrum der bengalischen Community. Faschistische Aktivitäten richten sich in Ostlondon vor allem gegen die Bengalen. In den letzten Jahren verschärfte die Regierung die Regelung für die Einwanderung aus Bangladesh. In letzter Zeit kommen in *Tower Hamlets* eher Flüchtlinge aus z.B. Vietnam und Somalia an.

East London – ein Zentrum der Arbeiterbewegung

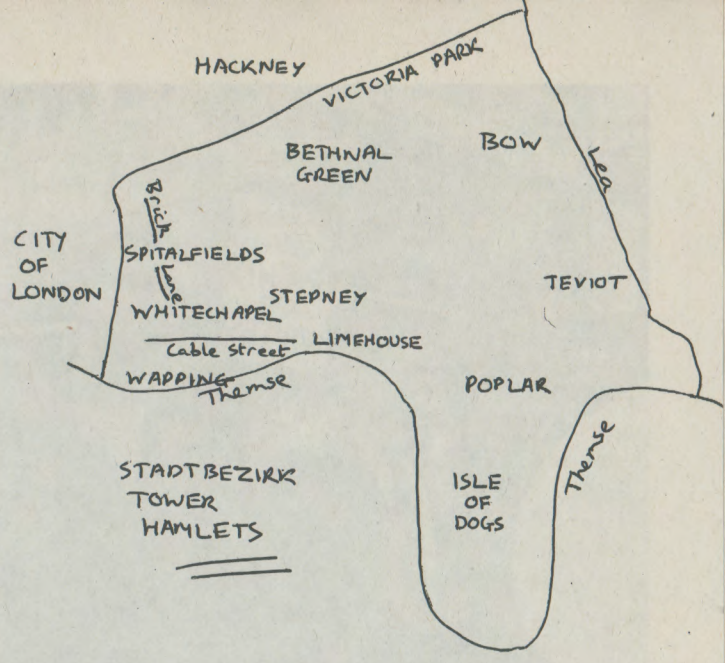
East London war auch historisch ein Zentrum der Arbeiterbewegung. Gewerkschaftliche Organisierung wird erst bedeutend in den 80er Jahren des 18. Jahrhunderts mit der dauerhaften Organisation von "MassenarbeiterInnen" – Bergarbeiter, Bauarbeiter und in *East London* vor allem Hafenarbeiter. 1889 fand der »Große Dockerstreik« statt, der eine bedeutende Lohnerhöhung durchsetzte. Ungefähr um

diese Zeit fand auch ein bekannter Streik von Arbeiterinnen, den »matchgirls«, in einer Streichholzfabrik statt. 1906 und 1912 gab es große Streiks jüdischer SchneiderInnen. Aber selbst um 1930 wurden den TextilarbeiterInnen noch eine 48 Stundenwoche und elementare Lohnnormen verweigert. In der Zeit nach 1910 gab es eine anhaltende Streikwelle von Hafenarbeitern, Matrosen und Eisenbahnern, bis zum Generalstreik von 1926, gegen die Aussperrung der Bergarbeiter. *East London* war ein entscheidendes Zentrum des Generalstreiks. Die Hafenarbeiter streikten zu 100%. Die Regierung versuchte, mit Militär und freiwilligen Streikbrechern, den Hafen offen zu halten. Während des 10tägigen Streiks brachen riots im Hafengebiet aus. Die Erinnerung an die von Panzerwagen eskortierten LKWs, die an den wütenden, aber ohnmächtigen *East LondonerInnen* vorüberfuhren, ist heute noch lebendig. Der Londoner Hafen blieb ein Unruheherd, solange er existierte. Auch in den 40ern wurde wieder Militär eingesetzt, um einen Streik zu brechen. In den frühen 60ern gab es viele wilde Streiks; in diesem Jahrzehnt waren 95% aller Streiks im Hafen von *East London* inoffiziell. Die shop stewards und die *Stevadores and Dokkers Union*, ein Überbleibsel der 20er Jahre Komintern-Gewerkschaften, waren häufig die Organisatoren. 1972, nach der Verhaftung von 5 illegalen Streikposten, ist der letzte »große« Moment der Hafenarbeiter gekommen. Ein wilder Streik Hunderttausender erreichte die Freilassung der Inhaftierten. Vor ein paar Jahren starb einer der bekanntesten Vertrauensleute aus den 60er Jahren, Jack Dash. Er schrieb seinen eigenen Nachruf:

»Hier liegt Jack Dash – Alles was er wollte war, die da oben von ihrem Geld zu trennen.«

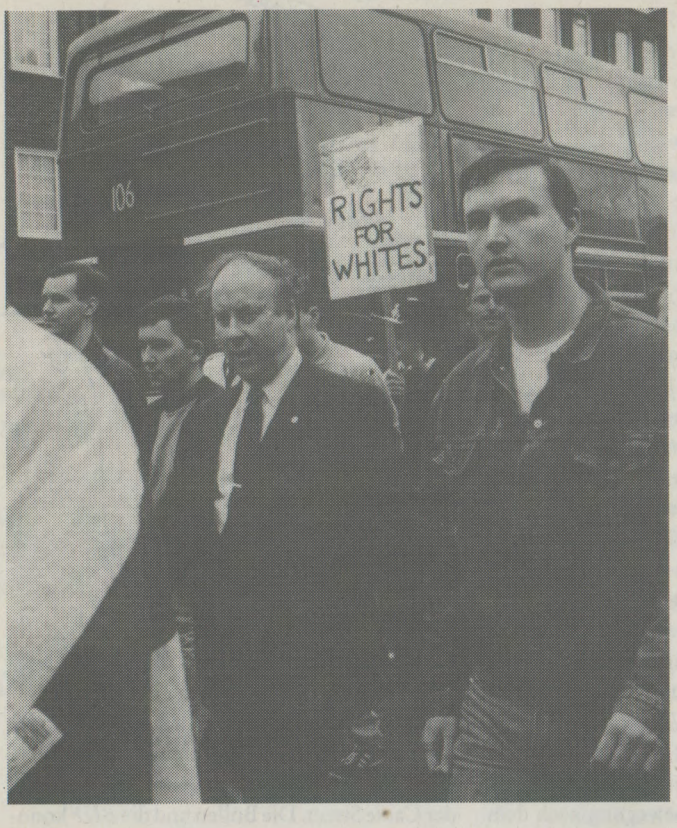
Faschismus und Antifaschismus

Die Einwanderung von JüdInnen brachte *East London* den Faschismus und Antifaschismus. Dies besteht bis heute fort. Schon im 19. Jahrhundert war der Antisemitismus weit verbreitet. 1898 waren ein Drittel der Stadträte von *Stepney* offen antisemitisch. 1901 wurde eine sehr frühe »faschistische« Organisation gegründet, die *British League of Brothers*. Sie bekamen in einer Kampagne 45 000 Unterschriften gegen Einwanderung zusammen. In den 30ern versuchte der Faschismus in *East London* Fuß zu fassen. Diese Bewegung war am Anfang nicht offen antisemitisch. Der erste Wahlkandidat der *New Party*, die von Oswald Mosley geführt wurde, war in *East London* Kid Lewis, ein jüdischer Boxer. 1932 baute Mosley seine Bewegung nach dem Mussolini/Hitler Modell um, d.h. schwarze Uniformen, Panzerwagen und der gängige Antisemitismus. Ein Zitat der *British Union of Fascists* (BUF): »Der große Jude macht euch zu Millionen arbeitslos, der kleine Jude verheizt euch in *Whitechapel*.« Ab dieser Zeit gab es Hunderte von Demos und Massenschlägereien. 1936, beeinflußt von den Ereignissen in Spanien und Frankreich, eskalierte die Gewalt in *East London*, bis Mosley eine Demo durch das Herz des jüdischen Viertels ankündigte. Am 4. Oktober 1936 blockierten über 150 000



Leute die Straßen des *East Ends* nördlich des Flusses. Zu dieser Demonstration hatten jüdische Veteranen und Mitglieder der *KP* aufgerufen. 10 000 Bullen versuchten einen Weg für die Faschisten durch die Menge zu schlagen. Die härtesten Kämpfe gab es um Barrikaden in der Cable Street. Die Bullen und die *BUF* konnten nicht ins Viertel eindringen und mußten sich zurückziehen. Diese »Schlacht in der Cable Street« bedeutete nicht das sofortige Ende des britischen Faschismus. Ein Jahr später wiederholte sich das Ganze südlich des Flusses. Aber die Schlacht gilt immer noch als großer als Sieg des Antifaschismus und wird oft in Texten der britischen AntifaschistInnen erwähnt. Der jüdische Kommunist Joe Jacobs schrieb: »Wenn Mosley sich in *East London* hätte festsetzen können und sich daraus eine Massenbewegung gegründet hätte, wäre die Weltgeschichte anders verlaufen.« In den Nachkriegsjahren versuchten sich die Faschisten zu reorganisieren. Sie wurden aber konfrontiert mit der *Gruppe 43*. Diese Gruppe wurde von JüdInnen organisiert, die aus dem Krieg zurückkamen und systematisch Geheimdienstpraktiken benutzten, die sie erlernt hatten und mit Gewalt anwendeten. Bis 1949 beendeten sie vorläufig alle offenen faschistischen Aktivitäten. In den frühen 60ern wiederholte sich die ganze Geschichte noch einmal. Diesmal wurde die immer noch von Mosley geführte *Union Movement* mit der *Gruppe 62* konfrontiert. 1968 hielt der *Tory*-Abgeordnete Enoch Powell seine *Rivers of blood*-Rede, in der er massiv gegen ImmigrantInnen hetzte. 4 000 Hafenarbeiter aus *East London* streikten und 1 500 demonstrierten, um ihre Unterstützung für Powell zu zeigen. Diese Aktion wurde gemeinhin dadurch erklärt, daß die Hafenarbeiter vorher Niederlagen bei Arbeitskämpfen einstecken mußten. Sie zeigte, daß es eine Basis für die Aktivitäten der faschistischen *National Front* im nächsten Jahrzehnt gab. Die 1967 gegründete *Front* richtete ihre Propaganda gegen die damals neu etablierte bengalische Community um die Straße

Die Schlacht in der Cable Street, 4. Oktober 1936



Brick Lane. Im Verlauf des nächsten Jahrzehnts gab es Übergriffe und Schlachten der *NF*-Skinheads mit jungen Bengalen und Linken. Die *NF* gewann an Wahlunterstützung; 1976 bekamen sie zusammen mit einer anderen Splitterpartei 44% der Stimmen in *Deptford*, 1977 20% in *Hackney South*. Im August 1977 schienen sich die Zeiten geändert zu haben. In *Lewisham*, South *East London*, brachen Tausende AntifaschistInnen durch die Bullenlinien und trieben eine kleine *NF*-Demo auseinander. Danach wurde die *Anti Nazi League* gegründet und wurde ein Mittelpunkt der antifaschistischen Aktivitäten. Eine andere antifaschistische Organisation dieser Zeit war die *Rock Against Racism* (*RAR*), die Tausende von Punks und andere für die Kampagne gegen die *NF* mobilisierte. 1978 gab es ein *RAR/ANL* Konzert in *East London* mit 80 000 Leuten und den populärsten Bands jener Zeit (The Clash, X-Ray Spex, Sham 69 ...). Ab 1980 war die *NF* keine ernsthafte Bedrohung mehr, da sie sich nicht mehr auf die Straße wagten. Die *Tories* machten sich deren rassistische Propaganda zu eigen, so in der Thatcherrede »Swamped by Immigrants (»Überschwemmt von Immigranten«) und dem Einwanderungsgesetz von 1980.

Das Ende des Hafens

In den letzten drei Jahrzehnten gab es eine massive Umstrukturierung in *East London*, einen rücksichtslos geführten Klassenkampf von oben. Das Herz von *East London* war der Hafen. Die meisten Hafenarbeiter waren »Engländer« oder Iren. Ihre Arbeit war hart und gefährlich. Im 19. Jahrhundert war der Londoner Hafen der größte der Welt, was das Güteraufkommen antraf. Die Fläche des Hafens war größer als ganz Venedig. Der Niedergang begann mit dem 2.Weltkrieg. Als Hauptangriffsziel der deutschen Luftwaffe war *East London* der meistbombardierte Teil Großbritanniens. Ein weiterer Schlag war die Unabhängigkeit Indiens 1948 und die darauffolgende Demontage des Empire. Der Handel begann zu sinken:

1955 war die *Tate & Lyle*-Zuckerraffinerie die größte der Welt, 30 000 Jobs hingen von ihr ab. 1967 war die Raffinerie völlig aus dem Hafen verschwunden. Ein Gaswerk mit 10 000 Beschäftigten machte ebenfalls dicht. Zwischen 1961 und 1971 fiel die Zahl der Jobs in der verarbeitenden Industrie in *Tower Hamlets* um 31%. Die meisten ArbeiterInnen verließen das *East End*, um an den Rand der Stadt zu ziehen und im Ford-Werk in *Dagenham* oder in anderen neuen Industrien zu arbeiten. Eine andere Möglichkeit war das Pendeln ins Stadtzentrum, mit seinen unzähligen Dienstleistungsjobs. Die Zusammensetzung der Arbeiterklasse des *East End* verändert sich dramatisch. Der Hafen selbst wird von 1960 bis 1980 abgewickelt. Zwei Gründe waren ausschlaggebend: Die Militanz der Arbeiter sollte gebrochen werden, und den Unternehmern wurde bewußt, welchen Wert der Grund und Bodens mitten in London hatte. Die Reparaturwerften schlossen in den siebziger Jahren, der Containerumschlag war schon woanders aufgebaut. Etliche Streiks konnten die Entwicklung nicht aufhalten. 1970 wurde ein großer Streik von Hafenarbeitern gegen die Rationalisierung von den Gewerkschaften in einen konventionellen Lohnkampf kanalisiert. Als es 1989 zu einem landesweiten Streik von Hafenarbeitern kommt, gibt es im *East End* niemand mehr, der mitstreiken könnte.

Yuppie – Town

»Diese Yuppie-Stadt bricht mein Herz« (ehemaliger Hafenarbeiter)

Es reichte nicht, die alte Arbeiterklasse zu zerstören. Das Gebiet mußte unter ganz neuen Bedingungen wieder aufgebaut werden. 1981 wurde die *London Docklands Development Corporation (LDDC)* gegründet, ein Flaggschiff der Thatcherregierung. Ein von der Regierung eingesetztes Komitee übernahm das Kommando im Hafengebiet und begann, es in ein Finanz- und Yuppiewohnviertel umzubauen. Bauspekulanten und Finanzfirmen wurden von den Steuererleichterungen und der laxen Bauaufsicht ins Viertel gelockt. Infrastruktur, wie der Bau eines kleinen Flughafens und eine Hochbahn, wurde geschaffen. Bauarbeiter wurden aus allen Teilen Großbritanniens auf diese gigantische Großbaustelle gelockt, die Arbeitslosigkeit im *East End* blieb trotzdem hoch. Diese Entwicklung hatte eine Sogwirkung auf ganz Ost-London. Für die ArbeiterInnen im *East End* brachte das wenig Verbesserungen. Der Kontrast zwischen den Sozialwohnungen und den neuen Gebäuden ist enorm, obwohl ein Teil der Wohnungen saniert wurde. Es gibt Initiativen wie die *South Poplar, Limehouse for secure housing (SPLASH)*, die ca. 5 000 Mitglieder hat und Entschädigungen und Verbesserungen an den Häusern fordert. Die Umstrukturierung ist nicht verhindert worden, aber die neuen Gebäude können nur mit Hochsicherheitsmaßnahmen geschützt werden. Der Stadtteil *Limehouse* ist ein Paradebeispiel für diese Veränderungen. Zwischen 1989 und 1992 wurde die *Limehouse Link* gebaut, eine kleine Autobahn, die das Stadtzentrum mit dem Hafengebiet verbindet. 500 Wohnungen wurden plattgemacht, 2 000 Leute umgesiedelt. Eine alte Matrosenkneipe und ein sehr populäres chinesisches Restaurant wurden abgerissen. Protestkundgebungen der Mietervereine brachten wenig. Manche MieterInnen verweigerten sich dem Rausschmiß. Die *LDDC* sperrte ihnen Wasser, Strom und Telefon und fing mit dem Abriß des Hauses an, obwohl sie noch in den Wohnungen waren. Auch in diesem Viertel wurde ein großes Gebäude, eine ehemalige kirchliche Sozialstation, zu einem Luxusappartmenthaus umgebaut, trotz einer Unterschriftensammlung dagegen. Wie bei vielen »Sanierungen« steht auch dieses Haus seit der Renovierung leer. Die Zuwanderung von Reichen ins Hafengebiet hat den Anteil des privaten Hausbesitzes von 5% auf 44% erhöht. Die Bevölkerung hat um 56% zugenommen. Im Oktober 92 standen 918 Privatwohnungen allein auf der *Isle of dogs* leer. Der riesige *Canary Wharf*-Bürokomplex ist immer noch nur halb belegt. Sogar die Fabrik der »matchgirls« ist jetzt ein Yuppiewohnblock.

Wapping

Wapping, im Londoner Hafengebiet, war 1986-87 der Schauplatz des Druckerstreiks *(s. Wildcat Nr.40)*. Der Kampf endete in einer empfindlichen Niederlage für die »alte« Arbeiterbewegung. Die Drucker verbanden ihren Kampf gegen die Umstrukturierung der Arbeit im neuen Druckzentrum Wapping mit dem Kampf gegen die Umstrukturierung des Stadtteiles. Die Streikenden standen 13 Monate Streikposten vor der festungsähnlichen Fabrik. Sie blockierten die umliegenden Straßen, griffen die Streikbrecher an und lieferten sich Schlachten mit den Bullen. AnwohnerInnen

von Wapping starteten eine Kampagne gegen die hohe Bullenpräsenz im Viertel. Jugendliche aus dem Viertel und »Fußballfans« mischten bei den Krawallen mit. Eine unabhängige Zeitung der Streikenden, *picket*, machte sich für Sabotage und Zwangsmittel gegen Bullen und Streikbrecher stark. Am 24. Januar 87, dem Jahrestag des Streikbeginns, standen Tausende vor den Toren der Druckerei. Es kam zu einem heftigen Riot, der sich auch auf die umliegenden Wohnviertel ausdehnte. *picket* feierte den Riot: »Vielen Dank an alle, die keine Drucker sind, Ihr wart gut mit dabei und Ihr habt gezeigt, daß Ihr wißt, was Bullen sind und was sie von der Arbeiterklasse verdienen. Wir müssen nicht erklären, warum wir die Bullen hassen. Besonderen Dank an die Fußballfans von *Millwall*, *West Ham*, *Chelsea* und *Charlton*. Ihr wart wunderbar!«

Wenige Tage später wurde der Streik von den Gewerkschaften abgebrochen.

Tower Hamlets heute

Die Umstrukturierung der letzten Jahrzehnte veränderte den Status des *East End*, als einem der ärmsten Gebiete Britanniens, nicht. Die folgenden Zahlen beziehen sich alle auf den Bezirk *Tower Hamlets*.

Die Wohnungsfrage:

6 000 Leute leben in Obdachlosenheimen, das entspricht dem zehnfachen des nationalen Durchschnitts. 250 Leute schlafen jede Nacht auf der Straße.

26 000 warten auf eine neue Sozialwohnung, obwohl 3 000 Wohnungen leerstehen. Die Wohnungen sind größtenteils überfüllt.

Arbeit:

Die Arbeitslosigkeit, einschließlich derer, die in diversen Beschäftigunsprogrammen stecken, beträgt 25%. Unter jungen AsiatInnen liegt sie über 40%. Der Hafen und die dazugehörigen Industrien sind völlig verschwunden. Die Textilindustrie ist noch zum Teil im Viertel. Die größten Arbeitgeber sind die Kommune, das Gesundheitswesen und London Transport. Viele Leute arbeiten im Dienstleistungsbereich, z.B. als Kuriere, Sekretärinnen, Wachleute oder in Putzkolonnen. Es gibt einen großen Teil an »schwarzer« Ökonomie, Schwarzarbeit z.B. auf dem Bau, Kriminalität, Prostitution.

Armut:

Ein Drittel lebt knapp über, ein Drittel unter der Armutsgrenze. 50% der Haushalte in *Tower Hamlets* haben weniger als 6 500 Pfund im Jahr. (ca. 17 000 DM). 33% haben weniger als 4 000 Pfund Jahreseinkommen. Die Wahrscheinlichkeit, Tuberkulose zu kriegen, ist sechsmal höher als im Landesdurchschnitt.

Teilen und Herrschen

»Wenn du auch in so einem Haus wohnst, wenn du auch diesen Schweinefraß ißt, wenn du deine Kinder siehst, die jung sterben oder wegen der schlechten Ausbildung leiden, wenn sie älter sind; und wenn du dich dann immer noch nicht so schlecht fühlst, wie ein »nigger«, weil deine Haut weiß ist, dann bist du ein Opfer eines der abscheulichsten und grausamsten Schwindels, der jemals gegen Menschen verübt wurde.« (Bob Analavage) Das wurde über arme Weiße in den USA geschrieben, aber die Politiker in *East London* verüben diesen grausamen Schwindel schon seit langer Zeit. Als einer der bekanntesten rassistischen *Labour*-Abgeordneten seinen Parlamentssitz 1983 in *Bermondsey* aufgab, wählte die lokale *Labour*gruppe Peter Tatchell zu ihrem Kandidaten für die Nachwahl. Er war als Linker und Schwuler bekannt. Die sogenannte moderate Mitte, die Liberalen, verteilten anonyme schwulenfeindliche Flugblätter, und ihr Kandidat gewann den Parlamentssitz. Das Zentrum des politischen Rassismus im *East End* ist die kommunale Wohnungspolitik. Seit Jahrzehnten wurden Weiße und Nichtweiße in unterschiedliche Wohnsiedlungen getrennt, vor allem zum Nachteil der Nichtweißen. 1982 lag der asiatische/schwarze Anteil in den zehn »besten« Wohnsiedlungen in *Tower Hamlets* unter fünf Prozent. Mit den Erfolgen der Liberalen erreichte der Rassismus neue Höhen.

Die rassistische Mitte

»Meinen Sie nicht auch, daß die DockbewohnerInnen eher neue Wohnungen bekommen sollten, als die Obdachlosen ... Meinen Sie nicht auch, daß die Stadträte eher auf Sie hören sollten, als auf die Rassengleichheits-Kommission?« (aus einem Flugblatt der Liberalen). 1986 gewannen die Liberalen die Mehrheit der Sitze in *Tower Hamlets*. Sie setzten eine rassistische Politik ein, um ihre Position zu festigen: Der Bezirk *Tower Hamlets* wurde in sieben autonome »Nachbarschaften« aufgeteilt. In den vier oder fünf von ihnen kontrollierten »Nachbarschaften« führten sie eine »Söhne und Töchter«-Regelung ein. Das besagt, daß die BesitzerInnen von Sozialwohnungen, diese an ihre Kinder weitergeben können und sie ein Vorrecht für Wohnungen überhaupt haben. Dies hört sich zwar akzeptabel an, ist aber ein Mittel um die besten Wohnungen für Weiße zu sichern und AsiatInnen von bestimmten Gebieten fern zu halten. Es gibt auch eine »selbstverschuldete Obdachlosigkeits«-Regelung: bengalische ImmigrantInnen haben weniger Anspruch auf eine Sozialwohnung, weil sie ihre Häuser in Bangladesh verlassen und sich so »absichtlich« obdachlos gemacht haben. Auf dieser Basis räumten sie 1987 viele bengalische Familien. Einige asiatische Familien werden in die *Teviot*-Siedlung geschickt, wo es die meisten rassistischen Übergriffe in GB gibt. 1992 wurden 228 rassistische Übergriffe gemeldet, darunter 47 körperliche Angriffe, sieben bewaffnete Drohungen und dreimal wurden Wohnungen mit Scheiße beschmutzt, allein in diesem kleinen Gebiet. Das neueste sind »ethnische Säuberungen«. Den Obdachlosen, aber besonders den BengalInnen werden Wohnungen außerhalb *Tower Hamlets* angeboten. Eine Weigerung bedeutet dann, daß sie auf der Straße sitzen. Auf der *Isle of Dogs* werden Privatwohnungen, die nicht verkauft werden können, zu Sozialwohnungen umgewandelt. Seit 1988 haben die Liberalen 25% dieser Sozialwohnungen, ihrem Bevölkerungsanteil in *Tower Hamlets* entsprechend, an asiatische Familien vergeben. Es wird vermutet, daß dies nicht zur Aufhebung der Rassentrennung gemacht wurde, sondern um ein rassistisches Klima zu schüren, und anschließend die "Söhne und Töchter"-Regelung auf die *labour*regierten »Nachbarschaften« auszudehnen. Im September 93 setzten die Liberalen auf einen rassistisch geprägten Wahlkampf für den Sitz im Stadtrat. Der liberale Bürgermeister schrieb in der Lokalzeitung, daß die ImmigrantInnen die Weißen aus *Tower Hamlets* vertreiben. In ihren Flugblättern betrieben sie eine Hetze gegen die BengalInnen. All dies machte Rassismus auf der *Isle of Dogs* politisch vorzeigbar. Aber die Liberalen haben nichts von ihrer Hetze. Die »echten« Rassisten der *BNP* gewannen den Sitz.

Der Aufbau der *BNP*

»Rights for Whites« 1989/90

Die Strategie der *BNP* verfolgt zwei Linien: Ausweitung des hochorganisierten Terrors, v.a. in South *East London* und Beteiligung an Wahlen, wo sie bis dahin nur in *Tower Hamlets* erfolgreich waren. 1989 bezog die *BNP* ein neues Hauptquartier in *Welling*, *South East London*. 1982 gründete sich die Partei, aus einer Abspaltung der *National Front* heraus. Ihr Führer ist John Tyndall, der prominenteste aus der *NF* der siebziger Jahre. Die Partei hat 2 000 bis 3 000 Mitglieder. Die Agitation wird im Namen der *BNP* durchgeführt. Gleichzeitig organisiert *Blood & Honour* Hunderte von rassistischen Skins. Für die Verbindung zwischen der Partei und den Skins und die Organisierung rassistischer Angriffe ist die *C 18* (*Combat Adolf Hitler*) verantwortlich. Derek Beackon, der neue Stadtrat in *Tower Hamlets*, ist »Chief Steward« der *BNP*, Chef des Ordnerdienstes. Unterstützt wird das von einer Polizei, die routinemäßig die Opfer festnimmt, wenn sie versuchen, sich zu verteidigen. Ein erstes Opfer dieser Angriffe war Orville Blair, ein Schwarzer, der 1990 in *Thamesmead* ermordet wurde. Als im Februar 1990 ein weißer Schüler von bengalischen Jugendlichen mit einem Messer verletzt wurde, war es eine günstige Gelegenheit für die *BNP* sich in *Tower Hamlets* einzumischen. Der Onkel des Schülers organisierte eine Demo gegen Bengalen. AntifaschistInnen und Bengalen blockierten *Brick Lane* gegen mögliche Angriffe aus der Demo heraus. Die *BNP* organisierte eine weitere Demo im Viertel, verbunden mit ihrer Kampagne »Rights for Whites«. Aus

dem ganzen Süden Englands karrten sie Leute zur Demo, doch es kamen ganze 200. Die Kampagne war nach dem einfachen Schema, die Bengalen sind Schuld an der Arbeitslosigkeit, Wohnungsnot und allen übrigen sozialen Mißständen. Die Forderung war, alle Nichtweißen abzuschieben. Im April standen 4 Kandidaten der *BNP* zu Kommunalwahlen in *Tower Hamlets* auf der Liste. In einem Wahlkreis gewann die Partei 25% der Stimmen.

Die Schlacht von *Bermondsey*, 1991

Nach dem Mord an Rolan Adams, einem 15 jährigen Schwarzen, durch ein Mitglied von *Nazi Turnout* organisierte die *BNP* eine Jubeldemo. Im August riefen zwei schwarze Organisationen zu einer Demo gegen rassistische Angriffe auf. Die Demo in *Bermondsey* war schlecht vorbereitet, es wurden keine Flugis in diesem vorwiegend von Weißen bewohnten Viertel verteilt. Am Tag der Demo gelang es der *BNP*, 1 000 AnwohnerInnen gegen die »schwarze Invasion« zu mobilisieren. Die 250 AntirassistInnen wurden aus der Gegend vertrieben, zufällig im Viertel anwesende farbige PassantInnen wurden von weißen Gangs angegriffen. In der Folge von *Bermondsey* orientierten sich die AntifaschistInnen neu: *Anti Fascist Action* (*AFA*) ist eine Koalition von anarchistischen und marxistischen Gruppen, Schwerpunkt: Straßenkampf, die seit Mitte der 80er existiert. In den folgenden Monaten organisierte sie zwei große Demos in *East London.* Auf die Initiative von mehreren schwarzen Organisationen, wurde November 91 *ARA* (*Anti Racist Alliance*) gegründet. Ihre Forderung, daß Schwarze an der Spitze der antirassistischen Bewegung zu stehen hätten, machte einen Großteil ihres radikalen Images aus. Dieser Verbalradikalismus verbarg eine zutiefst reformistische Natur. In ihrer Grundsatzerklärung sprachen sie von »unserer Demokratie« und ähnlichem Käse, sie prahlen mit ihren Beziehungen zu Abgeordneten und Gewerkschaftsbossen. Die *ARA* vertritt die Interessen der schwarzen Mittelschicht und die Communitystrukturen, die von Staatsgeldern abhängen. Januar 92 wurde die *Anti Nazi League* (*ANL*) neugegründet, auf Betreiben der größten marxistischen Gruppe Großbritanniens, der *Socialist Workers Party*, die schon in den 70ern eine große Rolle innerhalb der *ANL* spielte. Sie vertritt die Einheitsfrontpolitik Trotzkis. Das Jahr 91 endete, wie es begann:

Am 29. Dezember wurde der tamilische Flüchtling Panchadcharan Sahitharan von einer weißen Gang in *Newham* totgeschlagen.

The Killing Fields 1992

In diesem Jahr nahm die Gewalt erheblich zu. Mindestens fünf Schwarze und AsiatInnen wurden allein in *East London* von Faschisten ermordet. Gleichzeitig beteiligten sich die *BNP* und *NF* an den Wahlen. Im April waren die Parlamentswahlen in GB. Die *BNP* kandidierte in drei, die NF in einem Wahlkreis *East London's.* Ihre Ergebnisse: In *Bethnal Green* 3,8%, in *Bow & Poplar* 3%, in *Bermondsey* 1,8%. Wahrlich nicht viel, im Vergleich zu den Ergebnissen anderer europäischer Länder, aber immer noch höher als der Landesdurchschnitt von 0,9%. Der Versuch der *NF*, bei Nachwahlen in South *East London* einen Kandidaten in zwei verschiedene Bezirksparlamente reinzubringen, scheiterte. Die *BNP* nahm an weiteren Kommunalnachwahlen in *Tower Hamlets* teil. Im Westen des Bezirks kriegen sie im August nur 82 Stimmen, aber im Oktober gelang es ihnen, das Fundament für ihren 93er Wahlsieg zu legen. Auf der *Isle Of Dogs* gewannen sie 657 Stimmen, das sind 20%.

Doch 92 bedeutete auch für die antifaschistische Bewegung einen Aufschwung, Demos, neue Stadtteilgruppen, Telefonketten, etc. 1992 fanden 10% aller rassistischen Übergriffe in GB im *East End* statt. Es gab 198 gemeldete Angriffe in *Newham*, mehr als 100 in *Greenwich* und 475 »Übergriffe« in *Tower Hamlets*. Das Jahr endete mit Konfrontationen. Am Bahnhof Waterloo löste *AFA* eine *Blood & Honour*-Kundgebung trotz massiver Bullenpräsenz auf. Am Bahnhof Euston gelang es den Bullen, einen *BNP*-Aufmarsch trotz einer Gegendemo durchzusetzen.

1993 Nazidurchbruch – Antifaaufbruch?

»Verstehen Sie, diese Leute haben nichts gegen uns, und wir haben nichts gegen sie...« (Bulle bei *Blood & Honour*-Konzert)

Vor den Ereignissen im Herbst, spielte sich alles nach den »gewohnten« Mustern ab: *C 18* griff verschiedene Antirassisten an, *Freedom Books* (Kropotkins Buchladen) wurde zweimal überfallen. Im Februar ermordeten zwei Weiße den pakistanischen Taxifahrer Fiaz Mirza. Im April wurde der 18jährige Schwarze Stephen Lawrence von einer weißen Gang erstochen. Wegen Solingen demonstrierten 3500 Leute durch *Hackney*, ein Viertel, wo viele TürkInnen und KurdInnen wohnen. Im Mai gab es eine Demo, die eine Art Vorbote des Herbstes sein sollte. 2 Organisationen, die maßgeblich von der trotzkistischen *Militant Labour Party* beeinflußt werden, *Youth Against Racism In Europe* und *Panther UK*, eine schwarze Gruppe, mobilisierten 3 000 Menschen gegen das *BNP*-Hauptquartier in *Welling*. Viele Demos gegen dieses Zentrum blieben ohne Erfolg, aber bei dieser Gelegenheit versuchten die Leute zum ersten Mal, das Gebäude zu stürmen. Es gab Verletzte, Festnahmen und Plünderungen.

Nach dieser Eskalation kapierten die meisten Antifagruppen, daß sie zusammenarbeiten müssen, und es wird eine große Einheitsdemo gegen das Zentrum im Oktober geplant. Die *ARA* allerdings hetzt gegen ihre Rivalen.

Nachdem am 7. September der 17jährige Bengale Quaddus Ali von einer weißen Gang in *Stepney* lebensgefährlich verletzt wurde, versammelte sich eine Mahnwache vor dem Krankenhaus, in dem er immer noch im Koma lag. Nach der brutalen Festnahme eines Bengalen entwickelte sich ein Riot, bei dem die Bullen deutlich in der Unterzahl waren. Das hätte das Ende des Aufruhrs sein können, wenn nicht am Samstagabend die *BNP* randalierend durch Brick Lane gezogen wäre. Hundert Bengalen zogen daraufhin von *Stepney* nach Brick Lane. Als sie keine Faschisten mehr fanden, griffen sie die örtliche Bullenwache u.a. mit Mollis an. Am Sonntag gab es am selben Ort Zusammenstöße zwischen der *BNP* und AntifaschistInnen. Am 16. September erhielt die *BNP* bei einer Nachwahl auf der *Isle Of Dogs* mit 33% der Stimmen (1480 Stimmen für *BNP* gegen 1473 *Labour*) einen Sitz für ihren Kandidaten Beackon im Stadtrat. Das Ergebnis verursachte einen kurzen Aufschrei der Medien und Politiker. Nazis waren plötzlich das Tagesthema Nr. 1. Neben Kundgebungen und Krawallen gab es auch einen Streik von 350 GemeindearbeiterInnen als Reaktion auf die Wahl. Sie versprachen, Beackon zu boykottieren.

Für den 16. Oktober mobilisierte ein breites Spektrum die *ANL* und *YRE*, die Familien der Opfer, asiatische, somalische und westindische Organisationen, die Feuerwehrgewerkschaft, *Class War*... Daneben entwickelte sich eine größere Studibewegung.

Als klar wurde, welche Dimension die Demo annehmen würde, verboten die Bullen die direkte Kundgebung vor der *BNP*-Zentrale. Am 16. Oktober fand die größte antirassistische Demo seit 1981 statt. Es kamen zwischen 30- und 60 000 Leute und 7 000 Bullen. An der Straßenbiegung in Richtung *BNP*-Zentrale hielt die Demo für einen Redebeitrag an. Nachdem anscheinend einige versuchten, die Bullen-

linie zu durchbrechen, entwickelte sich eine mehrstündige Straßenschlacht. Auch OrdnerInnen, die versuchten, mäßigend auf die Masse einzuwirken, wurden von Bullen verprügelt. Niemand erreichte das *BNP*-Hauptquartier. Mehr als 150 Demonstranten wurden verletzt. Auf dem Rückweg wurden DemonstrantInnen von *BNP*lern und Fußballhools angegriffen. Zur selben Zeit veranstaltete die *ARA* eine eigene Demo im Zentrum Londons, zur der weniger als 5 000 kamen. Sie kritisierten heftig die *Welling*demo als vandalistisch und »weiß«. Obwohl sie wahrscheinlich einige junge Schwarze abgehalten haben, zur *Welling*demo zu gehen, ging ihr Versuch daneben, die antirassistische Bewegung zu kooptieren.

Die nahe Zukunft

Ähnlich, wie nach den *Polltax*-Riots, wird jetzt Bullenterror gegen AntifaschistInnen aufgezogen, flankiert von einer breiten Medienkampagne. Bürgerliche Zeitungen sprechen von Infiltrierung der Masse, die Boulevardpresse geht einen Schritt weiter und bringt Fotos von Antifas mit der Aufforderung, sie zu denunzieren. Bevor die Bewegung sich weiter ausbreitet, soll sie eingeschüchtert werden. Zur Zeit kommt es in *East London* regelmäßig zu Kundgebungen und Auseinandersetzungen. Die jungen AsiatInnen organisieren sich in Gangs, oder in »respekteinflößenden« Gruppen, wie den *Guardian Asians*, die jetzt in *East London* patrouillieren.

Aber es gibt genügend Gegenden in Britannien, die ähnlich verarmt und rassistisch sind. Wird dort genauso die Unterstützung für die *BNP* wachsen, oder werden antirassistische Riots ausbrechen? 1994 gibt es in ganz London Kommunalwahlen, die der *BNP* eine erneute Chance bieten. Sie hat jetzt ein paar tausend »StammwählerInnen« in *Tower Hamlets*, sie konnten einige hundert Jugendliche in *South East London* rekrutieren. Es bleibt abzuwarten, ob die große Zahl antifaschistischer Mobilisierungen die Unterstützung der *BNP* und die Terrorgangs stoppen können. Viel hängt von den antifaschistischen Gruppen in *East London* selbst ab. Sie passen nicht in das Bild, das ein asiatischer Aktivist prägte: »Antifaschisten kommen von außerhalb des Viertels, machen ihren Antifaschismus und verschwinden dann wieder.«

Antifaschismus und Klassenkampf

Die *BNP* zu wählen, scheint für Teile der Klasse in *East London* ebenso eine Strategie zu sein, wie zu streiken oder zu randalieren. Obwohl es den Bengalen dort noch schlechter geht, haben weiße ProletarierInnen in den letzten Jahren viele Schläge wegstecken müssen. Unter diesen Umständen war der Beackon Sieg eine Protestgeste. Aber auch Selbstmord ist eine.

Auch der Antifaschismus bedeutet zunehmend eine Mobilisierung von Teilen der Klasse, junge Leute, Schwarze, in *East London* v.a. junge AsiatInnen. Das birgt einige Gefahren für das System. Aber das Kapital wird nicht nur mit Gewalt auf diese Mobilisierung reagieren. Sie bietet auch eine scheinradikale Alternative, die Antirassismus auf einer moralistischen Basis definiert und in diverse Erneuerungsprojekte, z.B. dubiose Sozialprojekte, kanalisiert. Die »fortschrittliche« Kapitalfraktion wird z.B. von der Musikzeitschrift *NME* vertreten, die der Mobilisierung zur *Welling*demo 8 Seiten widmete.

Der Rassismus der Weißen in *Tower Hamlets* ist nicht angeboren, es gibt eine Tradition des Rassismus, genauso wie es eine Tradition des linken Radikalismus gibt. Die Wurzeln des heutigen Rassismus liegen in den Umstrukturierungen der letzten Jahrzehnte. Die Geschichte von *East London* und die vielen »Traditionen« beeinflussen das Klima, in dem die Kämpfe heute stattfinden.

East London hat eine enorme Umwälzung der Verhältnisse in der vergangenen 30 Jahren erlebt. *East London* hatte nie eine statische, erstarrte Klassenzusammensetzung, oder so was wie ein proletarisches Paradies; aber alle alten Sicherheiten, Arbeiterbewegung, Familienstrukturen, alter Sozialstaat, lösten sich in Luft auf. Das Kapital will, daß die Arbeiterklasse in *East London* aufhört zu existieren, daß alle überflüssigen Leute sich aus dem Staub machen. Nur die sollen übrigbleiben, die notwendig sind, den Reichen unmittelbar zu dienen, also Prostituierte, Wachleute, Putzleute... Wenn der Pöbel sich untereinander im Krieg befindet, na umso besser.

Antifaschismus bedeutet mehr als antirassistische Propaganda und erfolgreiche Mobilisierung. Er bedeutet, das Knäuel der vielen Fäden der Klassenzusammensetzung in *East London* zu entwirren und Projekte zu entwickeln, die vom und zu dem gebrochenen Herzen des Proletariats sprechen. Die alte Arbeiterklasse ist tot. Das Proletariat im Osten Londons muß und wird wahrscheinlich auch eine Basis finden, auf der es eine neue Klassenoffensive aufbauen kann. Viele AntifaschistInnen aus dem *East End* überlegen jetzt, wie sie zu diesem Prozeß beitragen können. Es wird z.B. die Massenbesetzung leerstehender Yuppiewohnungen vorgeschlagen.

East London liegt nicht auf einem anderen Stern, sondern es stellt ein Modell der Entwicklung des aktuellen Faschismus dar. Elemente lassen sich auch an anderen Orten finden: Hafen und Einwanderung in Marseille, die ehemals »roten« Vorstädte von Paris, auch in Deutschland... Der Erfolg oder das Scheitern des Faschismus und des Antifaschismus hängt von dem Kampf Millionen von ProletarierInnen gegen den Kapitalismus ab.

1. Dezember 1993, Paul

Kämpfen statt Jammern

Hausbesetzung in der »Fascho- und Antifa-Hochburg« Villingen-Schwenningen

Villingen-Schwenningen, 80 000 Einwohner/innen-Doppelstadt am Schwarzwald-Rand, zwischen Freiburg und Tübingen, ist den meisten entweder gar nicht oder als Nazi-Hochburg bekannt. Beides ist schlecht! Denn ersteres ist schade und zweiteres so nicht richtig. Den Ruf als Nazi-Hochburg begründen vor allem die bundesweit-relevanten Fascho-Größen Schützinger (*Deutsche Liga*), Bohland (*NPD*) und Boschütz (*Nationale Offensive*) sowie Wahlerfolge vor allem in den 80er Jahren, also zu einer Zeit, als 6-12 Prozent Nazi-Stimmen bei Wahlen noch als Besonderheit gelten mußten. Inzwischen hat sich hier der Schnitt auf das eingependelt, was auch sonst in Baden-Württemberg (etc.) üblich ist - kein Grund zur Beruhigung, aber auch nicht zur Etikettenbildung. Denn Villingen-Schwenningen (im folgenden VS) hat auch eine andere »Tradition«: die des antifaschistischen Widerstands. Bereits 1984 gründete sich ein antifaschistisches Bündnis, das im folgenden Veranstaltungen, Demonstrationen usw. organisierte. 1988 entstand eine antifaschistische Jugendbewegung, die als »Schüler/innen-Antifa« begann und aus der sich mit der Zeit eine eher autonome Antifa-Gruppe entwickelte, die 1990 das alte Bündnis nach seinem Niedergang und seiner Auflösung ersetzte. Inhaltlich ging es immer um mehr als puren Antifaschismus. Im engeren Sinne wurden auch Flüchtlingspolitik, »Ausländergesetze« (Besetzung des Ausländeramtes in Villingen während des Golfkrieges 1991), Großmachtpolitik etc. aufgegriffen. Insgesamt hatte die *Antifa VS* aber die »Funktion« einer linksradikalen Gruppe allgemein, die versuchte, auch »alle anderen linken Themen« in die Öffentlichkeit zu bringen - ob es der Golfkrieg war (700 Menschen auf der größten Demo hier »gegen den imperialistischen Krieg«), der Weltwirtschaftsgipfel (Veranstaltungsreihe u.a. mit der ehemaligen politischen Gefangenen Gisela Dutzi, Flüchtlingen, *Dev Sol Güçler*, *Terre des Femmes* ...), die Patriarchatsdiskussion und einiges anderes. Wichtig war uns immer der Kontakt zu (vor allem) Jugendlichen, auch zu solchen, die *nicht* in der »Szene« waren, zu BürgerInnen, soweit es ging. Eine isolierte, von niemandem verstandene Praxis hat uns immer eher abgeschreckt (und wurde immer auch schnell von »unserer Basis« kritisiert). Im Sommer 1992 (nach dem WWG) waren wir inhaltlich und organisatorisch vielleicht auf dem Höhepunkt, aber gleichzeitig wurde auch ein Problem immer offensichtlicher: Können wir die ganzen tollen theoretischen und praktischen Erkenntnisse überhaupt noch adäquat vermitteln? Ist das für die meisten nicht schon »zu abgehoben«? Im Herbst 1992 (die Gruppe hatte sich inzwischen personell stark verändert) versuchten wir es kurzzeitig mit einem anderen Konzept: Ein eher »sozialrevolutionärer« Ansatz schien uns nach dem Schock von Rostock ff. nötig. Denn irgendwie mußte mensch doch den Bodensatz des alltäglichen Rassismus angehen können, anders, als mit Mini-Demos für »Bleiberecht für alle« und der Titulierung weiter Teile der Bevölkerung als rassistisch (wobei das nicht heißen soll, daß wir das heute anders sehen - die rassistische, völkische Basis *ist* ja defacto breit vorhanden in diesem Land). Aus diesen Überlegungen und aus der Ablehnung der ganzen geheuchelten Bestürzung (Lichterkettenkäse) versuchten wir es mit ner »Prolo-Demo« (Antifa-Jargon) im November 1992. Motto: »Gegen Rassismus, Wohnungsnot und Sozialabbau - Zusammen gehört uns die Zukunft«. Es kamen zwar nur 250 Menschen auf die Demo (für unsere Verhältnisse eher wenig), aber dafür traf es die Zielgruppe. Neben den üblichen Menschen aus der Antifa-Bewegung (Punks, SchülerInnen) kamen deutsche und türkische ArbeiterInnen (*ATIF* und kritische KollegInnen der Binder-Fabrik) mit eigenen Transparenten zur Demo (»Für einen proletarischen Internationalismus« von den Türken und »Die Verantwortlichen für Wohnungsnot und Sozialabbau sitzen nicht in den Asylheimen, sondern in den Konzernzentralen« von den Binder-ArbeiterInnen). Die Demo wurde von vielen als Erfolg angesehen, und es gab eine große positive Resonanz. Die *Antifa VS* stand aber nicht geschlossen und engagiert hinter dem »neuen Konzept«, so daß es letztlich bei dieser Demo blieb und weitere Aktivitäten in der Richtung ausblieben. Letztes Aufbäumen war ein Infostand der *Antifa* beim DGB-Fest am 1. Mai 1993 sowie am selben Tag ein gemeinsam mit Leuten aus »multinationalen Jugendbanden« (Streetgangs) erstelltes Riesengraffitti am Jugendhaus: »Fight Racism«. Mit letzteren hatte ein kleiner Teil der *Antifa* schon länger Kontakt aufgenommen und versucht, sie auf Demos zu mobilisieren und sie auf Antifa-Feten eingeladen. Alles in allem aber war die Power der Gruppe schon lange verloren gegangen, Frust und Orientierungslosigkeit beherrschte die Gruppe. Das lag vor allem daran, daß die Gruppe seit dem Wegzug von vielen ehemaligen Antifas (das Problem jeder Kleinstadt-Szene) im Herbst 1992 nie mehr so richtig zu Potte kam, und es die alte Gruppe versäumt hatte, rechtzeitig »Nachwuchs« in die Arbeit einzubinden. Deshalb war ein völliger inhaltlicher (Diskussionsstand praktisch wieder »null«) wie auch erfahrungsmäßiger Bruch da. Im Juni 1993 löste sich die *Antifa VS* als kontinuierlich arbeitende Gruppe auf. Teile der *Antifa* nahmen mit neuen Leuten aber bald ein ganz neues Projekt in Angriff: eine Hausbesetzung, die einmal etwas nach vorne Weisendes werden sollte (keine »Abwehrkämpfe« mehr). Bevor ich dazu was schreibe, ist aber noch eine kleine Bilanz der insgesamt neunjährigen Antifa-Arbeit in VS nötig.

Was den Straßenfaschismus angeht, so sind die Glatzen nach und nach und vor allem in den Jahren 1992/93 aus dem Straßenbild verschwunden - eine Tatsache, die neben einzelnen Antifa-Aktivitäten *vor allem* ausländischen Jugendlichen und anderen direkt Betroffenen (Skaters, Punks) zu verdanken ist. »Kulturell« hat sich die Antifa-Bewegung hier in den Jahren zumindest »auf der Straße« und bei den Jugendlichen durch Feten, Discos, Demos, Sprühereien usw. eindeutig die »Hegemonie« erkämpft - ein ganz wichtiger Punkt. In der sogenannten Öffentlichkeit

war mensch allerdings schon seit längerem als »radikal« abgestempelt und abgesehen von den regional traditionell guten Kontakten zum DGB (!) und einigen »linken« Promis relativ isoliert. Die Kripo führte in den Jahren 1990-1993 einen regelrechten Kleinkrieg gegen Antifas mit Hausdurchsuchungen, Prozessen, Einschüchterung, Hausbesuchen bei Eltern und Telefonanrufen, Ansprechen auf der Straße oder Besuchen in Schule und Arbeitsplatz (!). Die Partei-Faschos haben es seit ca. 1990 weitgehend unterlassen, mit Infoständen oder längerfristig angekündigten Aktionen an die Öffentlichkeit zu treten (aber natürlich gab es auch weiterhin Fascho-Aktivitäten, sie wurden nur nicht mehr vorher angekündigt). Noch etwas zur sozialen Situation in VS: Villingen-Schwenningen gehört zu den Top 3 in der baden-württembergischen Arbeitslosenquoten-Skala. Nachdem schon vor Jahren die traditionelle Uhrenindustrie (v.a. im Stadtteil Schwenningen) praktisch komplett platt gemacht wurde (und auch nie wieder durch irgendetwas ersetzt), gab es in den vergangenen Jahren auch bei allen anderen Großbetrieben hier (*Saba*, *Kienzle*, *Binder*, Aluwerke ...) Massenentlassungen. Auch jetzt gibt es gerade wieder eine Entlassungswelle. Kombiniert mit der auch hier grassierenden Wohnungsnot gibt das an Stammtischen und in vielen Köpfen ein gefährliches Gemisch, das sich »gerne« rassistisch artikuliert (wie überall; wobei hier nicht gesagt werden soll, daß alle Betroffenen RassistInnen sind). Das war also der politische, ökonomische und kulturelle Hintergrund unserer Besetzung.

Die Besetzung

Am Samstag, 21. August 1993 wird die *Zinsergasse 12*, ein seit 1982 (!) leerstehendes Haus, das dem städtischen Spitalfonds gehört, in den Morgenstunden besetzt. Unsere Forderungen lauteten »Mietverträge« für die Wohnungssuchenden unter uns und »Bezahlbarer Wohnraum für alle!«. Der politische Ansatz war, daß wir den ewigen (natürlich berechtigten) Unmut vieler Menschen über ihre Situation, aber auch die damit verbundene Hilflosigkeit (siehe Überschrift) durch eine offensive Aktion durchbrechen wollten. Es ging einerseits darum, daß ein Teil von uns ganz konkret selbst Wohnraum suchte (also »für sich selbst kämpfte«), andererseits darum, allen anderen zu vermitteln, daß es auch andere Möglichkeiten gibt, als immer auf »die anderen« zu schimpfen (auf Flüchtlinge vor allem, »AusländerInnen«, sog. »Arbeitsscheue«...). »Wir sind uns des Mangels bewußt, daß eine Hausbesetzung für die meisten Betroffenen der Wohnungsnot keine Lösung darstellt. Viele können sich aufgrund ihrer Arbeitsstelle, Nationalität oder einfach aus Angst (z.B. Menschen mit Kindern, RentnerInnen) dieses Mittel nicht vorstellen. Unsere Besetzung steht daher auch stellvertretend für diese Menschen, um Druck auf die Eigentümer aller leerstehenden Häuser auszuüben, diese umgehend zu vermieten. Unterstützen Sie uns!« (aus dem »bürgerInnen-freundlichen« Besetzungsflugblatt). Entsprechend dem sehr offenen, nicht verbal-radikalen Konzept und unter Verzicht auf blöde Symbolik (rote Fahnen, Anarchy-Zeichen etc.) konnten wir tatsächlich die Sympathie wirklich großer Teile der Bevölkerung erlangen. Von Anfang an ging es um den Kontakt zu den NachbarInnen, zu anderen Wohnungssuchenden usw.. Es kamen viele, auch ältere Menschen, die Unterstützung ging von Unterschriften über Frühstück und Möbel bringen bis zu LeserInnen-Briefen. Die Presse war während der ganzen Besetzung und auch danach brennend interessiert und zudem absolut auf unserer Seite, was es wohl auch dem »linken« bürgerlichen Spektrum (*Grüne*, »linker« SPD-Flügel, DGB) leichter machte, sich mit uns zu solidarisieren. Der erzkonservative SPD-Bürgermeister stellte aber einen Räumungsbescheid auf Dienstag, 24. August aus und erntete dafür nur Antipathie und Kritik von allen Seiten. Trotzdem verließen wir das Haus nach vier Tagen Besetzung, u.a. weil wir über einen profilierungssüchtigen CDU-Kommunalpolitiker ein Ersatzhaus angeboten bekamen, das einem ihm bekannten Spekulanten gehört. Nun mag mensch sich lange darüber streiten, ob es für Linke akzeptabel ist, auf so ein Angebot einzugehen (die wohnungssuchenden BesetzerInnen wohnen inzwischen in dem Haus und haben bereits wieder recht gute nachbarschaftliche Beziehungen geknüpft) - Fakt ist, daß niemand der uns unterstützenden BürgerInnen es verstanden hätte, wenn wir gesagt hätten, ein »CDU- bzw. Spekulantenhaus« mieten wir nicht. Wichtiger ist uns, ob es uns gelingen wird, aus dem einmaligen, letztlich erfolgreichen Ereignis einen allgemeinen Vorstoß in der Wohnungsfrage zu machen, mit dem Ziel, andere Betroffene zu mobilisieren, selbst was in die Hand zu nehmen. In ganz kleinem Rahmen hat das geklappt, weil nach der Besetzung eine Gruppe uns nur von der Kneipe her bekannter Wohnungssuchender ins »Plenum« stieß und mächtig für die Sache powerte (Verhandlungen, Mieterschutzbund und was sonst noch zu erledigen war). Leute, die einfach aus ihrer Situation und nicht aus einem politischen Anspruch an die Sache rangingen.

Politische Diskussionen und Ausblicke

Im Rahmen der *Wildcat*-Rundreise zum »Klassenkampf in den USA« und anschließend an den Vortrag zum Thema »Hausbesetzungen in San Francisco« (wo eine zentrale Frage ja war, wie's mit dem Verhältnis zwischen politischen AktivistInnen und »einfach nur vom Problem Betroffenen« steht und wie mensch damit umgeht) ging es in Villingen dann genau um diese Fragen. Während eine Besucherin der Veranstaltung immer wieder darauf pochte, daß sie das, was in SF von *Homes not Jails* gemacht wird, also »undogmatische«, praktische Kämpfe mit Obdachlosen, gerade deshalb so gut findet, weil die deutsche Linke mit ihrer Arroganz und Überheblichkeit alle »wirklichen Underdogs« systematisch ausgrenzen würde, war das andere »Extrem« der Verweis auf die Begrenztheit und teilweise auch sozialarbeiterische Funktion einer solchen Politik. »Irgendwann wird der Staat sagen, wir kümmern uns gar nicht mehr um die Obdachlosen, das machen ja schon die Linken, und sich ganz aus der Verantwortung stehlen«. Ob aber umgekehrt die Obdachlosen durch die Aktionen »revolutionärer« werden oder »politischer«, ist völlig offen bis unwahrscheinlich, so die Argumentation. In späteren Diskussionen zu diesem Thema kam zusätzlich noch der Gedanke auf, ob es denn überhaupt so schlecht sei, wenn wir partiell »den Staat überflüssig machen« (durch »Solidarität von unten«), wenn wir ihn eh abschaffen wollen und daß dann positiv gesehen ja auch der Staat als Identifikations- bzw. Integrationsfaktor und »Ansprechpartner« durch »uns« ersetzt werden würde. Durch die vielen (richtigen und nüchternen, aber auch gefährlichen) Kompromisse, die wir während und nach der Besetzung gemacht haben, ist eine Zeitlang die zu befürchtende »Entpolitisierung« des *Wohnungsnot-Plenums* eingetreten, die erst durch die auf der *Wildcat*-Veranstaltung ausgelösten Diskussionen wieder aufgehoben wurde. Diskussionspunkt war, wie und ob es möglich ist, mit der erstmal »eingefahrenen Ernte« der Besetzung (eben das andere Haus) im Rücken Wohnungssuchende zu einem gemeinsamen Widerstand zu aktivieren (von Mietboykotten, Demos bis zu neuen Besetzungen). Denn trotz aller Solidarität aus der Bevölkerung bleibt Fakt, daß es zwar massenhaft *Unterstützung* gab, aber keine wie auch immer gearteten »Folgetaten«, Mobilisierungen, Organisierungen anderer Betroffener. An ihrer eigenen Situation hat sich also nichts geändert, noch haben sie selbst etwas daran geändert. Wie könnte das gehen? Wir wollen nicht so tun, als hätten wir darauf eine Antwort (obwohl in VS kräftig darüber nachgedacht wird, wie eine neue Runde eingeläutet werden kann ...)! Eins aber ist klar und macht den Erfolg des Projektes *Zinsergasse 12* aus: Wir Linken können auch allen »Nicht-Szene-Menschen« was vermitteln (und sie selbst haben ja auch ne Menge zu erzählen an Erfahrungen und Gedanken!), wenn wir es denn nur mal versuchen und auf liebgewordene Nebensächlichkeiten wie Symbole, Sprache (intellektuelle Ausdrucksweise, Szene-Jargon etc.) u.a. verzichten und unsere wirklich wichtigen *Inhalte* so rüberbringen, daß sie auch jedeR versteht und nachvollziehen kann. Denn auch für uns gilt, daß es nicht immer nur »die anderen« sind, die blöd sind, sondern vielleicht auch manchmal wir! Wenn unsere Analysen von der schlechten sozialen Situation vieler in diesem Land richtig sind und wir den Anspruch haben, hier ne soziale Revolution in Gang zu bringen, dann gibt es *keinen* Grund, eine Politik ohne diese Menschen zu machen. Und dann müssen wir auch lernen, mal mit »normalen« Leuten zu

wollen, sagt KHR in seiner Rede von 1978, »... brauchen wir eine historisch bewußte Bestimmung des Verhältnisses von Unterdrückung und Widerstand. Und weil es keinen neuen Faschismus gibt, verzichten wir auf die Rolle des neuen Antifaschisten. Wir betrachten uns als Teil der heutigen Wirklichkeit der Unterklassen gegen den weiterentwickelten nationalsozialistischen Plankapitalismus, als Teil der Vielfalt im Reproduktionsfeld der Klasse gegen die Unterwerfung zur abstrakten Arbeitskraft, und zwar unter den heute gegebenen Bedingungen, nicht denen von anno dazumal.«

Es »... wird Zeit, daß wir die Debatte über den Zusammenhang von Verweigerung der Arbeit und Recht auf egalitäres Einkommen und Leben neu eröffnen und die Automationsarbeiter nicht länger aus der Perspektive der Autonomie ausklammern. Wir sollten also die Theorie des neuen Faschismus ablehnen, gleichzeitig aber unter dem Druck der Krise und ihrer sozialen Folgen zu neuen Debatten bereit sein, die uns den Zugang zur sozialen Realität der Klasse neu eröffnen.«

Das ist eine Lese-Empfehlung, weil wir denken, daß der Text sehr produktiv für aktuelle Debatten sein kann. Das heißt nicht, daß wir diese Rede in allen Punkten richtig finden würden. Gerade in der unhistorischen Bezugnahme auf den NS (wir leben unter den Bedingungen des weiterentwickelten NS-Planstaats) wird es sehr ungenau: Der kapitalistische Planstaat war spätestens Mitte der 70er Jahre in seine endgültige Krise eingetreten. Seither basteln die Herrschenden ständig an neuen Modellen, von denen bisher keins die in es gesteckten Erwartungen der Herrschenden erfüllen konnte (Deregulierung, Monetarismus usw. usf.).

In bezug auf die Diskussion um Antifaschismus ist diese Rede von 1978 äußerst aktuell und sie regt - wie auch andere Texte im Buch - tatsächlich zum Diskutieren an.

S., Dezember 1993

»... und es begann die Zeit der Autonomie«
330 Seiten, 25 Mark
Verlag Libertäre Assoziation/ Schwarze Risse/Rote Straße.

Anjel Rekalde
Herrera de la Mancha
Aufzeichungen eines baskischen Gefangenen
Hrsg. von der Euskadi Koordination
ISP Verlag, Köln, 1993
ISBN 3-929008-43-2

Anjel Recalde, politischer Gefangener seit 1981, erzählt vom Alltag im größten spanischen Gefängnis, das Anfang der 80er Jahre nach dem deutschen Vorbild Stammheim gebaut wurde. Ende 1983 werden 400 ETA-Gefangene in diesen Knast verlegt. Sie sind mit einem militärischen Knast-Regime und ständigen Schikanen von Schließern und Guardia Civil konfrontiert. Anstelle eines weiteren Hungerstreiks beschließen sie eine neue Kampfform: Die totale Verweigerung. Die bedeutet gleichzeitig totale Isolation, denn wegen der Verweigerung der Durchsuchungen gibt es keinen Hofgang und keine Besuche mehr. Anjel berichtet, wie sie trotz Isolation und über drei Trakte hinweg Kommunikation und Diskussion aufrechterhalten und ihre Würde gegenüber dem Apparat behaupten konnten, aber auch von den Momenten der Verzweiflung, von der Apathie, die sich in den langen Monaten der Isolation einstellt. *»Wir führten keinen Krieg der Sieger, sondern der Langstreckenläufer: In der Gewißheit, daß sie uns nicht noch mehr fertigmachen konnten, schleppten wir uns langsam vorwärts.«*

Sie gehen dazu über, den Knast zu zerstören: Überwachungsanlagen, Gitter, die Trakte. Mit regelmäßigen Trommelkonzerten auf den Käfigtüren treiben sie die Schließer zum Wahnsinn. Nach acht Monaten lenkt die Knastleitung ein. Sie bietet Verhandlungen über eine neue Haftordnung an. Der Knast bleibt weiter bestehen, aber die Gefangenen konnten viele kleine Verbesserungen durchsetzen, die im Knastalltag enorme Bedeutung haben. Die militärische Ordnung (Aufmärsche, Gleichschritt, Zählappelle) wurde abgeschafft, und die baskischen politischen Gefangenen wurden als Kollektiv anerkannt, das sein Leben innerhalb der Mauern selbst organisiert. Der spanische Staat versucht nun mit neuen Mitteln, das Kollektiv zu zerschlagen. Die Gefangenen wurden inzwischen auf über 90 Knäste verstreut.

Herrera de la Mancha ist zum Symbol geworden: Für die Politik der Zerstörung und den Vernichtungswillen des spanischen Staates, aber auch für den Widerstand der Gefangenen und der baskischen Bewegung. Während der Aktion fuhren immer wieder Gruppen aus Euskadi zu dem 600 km entfernten Knast, um die Gefangenen von außen zu unterstützen. Seit 1983 findet jedes Jahr nach Weihnachten eine Demonstration in der Nähe des Knastes statt. In den letzten Jahren machten sich jeweils über 10 000 Menschen auf den Weg in die Einöde der Mancha.

Ende

Inhalt: Streik bei Air France ● Neue Kämpfe: Frankreich, Italien, BRD ● Krise in 4 Tagen die Woche? ● East London: Heraus aus dem Ghetto ● u.m. ●●●

»...es war das allererste Mal in der Geschichte von Air France, daß es die Leute gewagt haben, auf das Allerheiligste, die Landebahnen zu gehen. Nicht einmal im Mai '68 haben sie das gemacht!«

(Air-France-Arbeiter aus Orly))